RYNEK METALOWY i MASZYNOWY

Stałe działy:

„Postępy w Przemyśle". — „Dział Samochodowy". — „Dział Rowerowy i Motocyklowy". — „Elektro- i Radjotechnika". — „Komunikacja i Transport". — „Dział Maszyn Rolniczych". — „Dział Budowlany, Drzewny i Ceramiczny.

PRZEDPŁATA
kwartalna 4½ zł. + 40 gr. za dostawę franko w dom.

REDAKCJA i ADMINISTRACJA
POZNAŃ, WIELKA 18. - TEL. 2277

Tygodnik abonować można na wszystkich pocztach w Państwie Polskiem.
Ceny ogłoszeń i inne warunki zamieszczone są na stronie ostatniej.

Nr. 48 Poznań, 29 listopada 1930 Rok X

TREŚĆ NR. 48:

Numery gwiazdkowe „Rynku Metal. i Maszynowego"

W myśl tradycji naszego Wydawnictwa ukażą się **dwa pierwsze grudniowe numery „RYNKU METALOWEGO I MASZYNOWEGO"** w świątecznej szacie gwiazdkowej o bogatej treści okolicznościowej i gospodarczej — **wobec czego** polecamy te dwa specjalne wydania uwadze **pp. przemysłowców i hurtowników** dla celów propagandy.

Wydawnictwo „Rynku Metalowego i Maszynowego".

Radosna uroczystość

W naszem życiu państwowem i gospodarczem nastąpił akt wielkiej doniosłości. W dn. 9 bm. miało miejsce *uroczyste poświęcenie i otwarcie dla ruchu osobowego i towarowego nowozbudowanego odcinka wielkiej magistrali węglowej, łączącej Górny Śląsk z Gdynią*, a mianowicie odcinka od Nowej Wsi Wielkiej przez Bydgoszcz do Gdyni.

Znaczenie nowootwartej linji kolejowej dla gospodarki polskiej jest ogromne. Już otwarcie dwóch odcinków dotychczas uruchomionych, a więc Herby Nowe — Zduńska Wola i Nowa Wieś — Gdynia w wysokim stopniu przyczynią się do ułatwienia przywozu transportów węgla i innych towarów do naszego portu bałtyckiego. *Otwarcie zaś całej magistrali przyniesie skrócenie połączenia naszych zagłębi węglowych z Gdynią o przeszło 150 km.*

Dotychczas jesteśmy dopiero na połowie drogi. Jakkolwiek bowiem cała magistrala wynosi 453 km., a dotychczas ukończono i uruchomiono około 308 km., czyli przeszło dwie trzecie, to jednak obok pracy nad robotami ziemnemi i ułożeniem szyn na pozostałym odcinku pozostają jeszcze różnorodne instalacje pomocnicze i sygnalizacyjne, wzniesienie budynków stacyjnych i inne prace na całej niemal linji.

Nietylko jednak wielką jest doniosłość gospodarcza nowej linji. *Ogromnem jest jej znaczenie prestiżowe, zwłaszcza w obecnym momencie*, kiedy rozszalała niemiecka propaganda rewizjonistyczna. *Magistrala G. Śląsk — Gdynia jest świadectwem wielkiej, wytrwałej pracy naszych władz nad zespoleniem polskiego portu, polskiego morza i prastarej ziemi pomorskiej z Macierzą*, zadzierzgnięcia nietylko istniejących spójni ideowych i narodowych, ale i silnych realnych węzłów gospodarczych. Nowem narzędziem bezpieczeństwa i obrony w walce o zachowanie polskiego Pomorza będzie nowa magistrala kolejowa.

Podnieść należy okoliczność, że uruchomienie nowych odcinków linji nastąpiło w okresie, kiedy Skarb Państwa, a w szczególności Ministerstwo Komunikacji walczy z wielkiemi trudnościami finansowemi, kiedy brak funduszy na najniezbędniejsze bieżące potrzeby kolejnictwa. Jest to jeszcze jedno świadectwo wielkiej wagi przykładanej przez sfery rządzące do nowej magistrali. Około 150 milj. zł kosztowało dotychczas wykonanie dotychczasowych prac. Zapewne około drugie tyle wymagać będzie całkowite wyekwipowanie linji łącznie z położeniem drugiego toru, niezbędnego dla zwiększenia przelotności linji.

Jak widzimy więc, istotnie jeszcze *znaczna część dzieła czeka na wykonanie, a od wykonania tego zależy całkowity i pełny sukces.* O ileby roboty prowadzone były w tempie dotychczasowem, *całkowite ukończenie i wyekwipowanie linji mogłoby się przeciągnąć jeszcze lat kilka.* Tymczasem zarówno w interesie ogólno-państwowych, jak i gospodarki leży prędsze ukończenie magistrali węglowej.

Fundusze na ten cel niezbędne możnaby niewątpliwie uzyskać z łatwością u zagranicznych grup finansowych, które pod każdym względem odpowiadałyby nam jako kredytodawcy. Liczne oferty, czynione

w tym kierunku świadczą o istniejących możliwościach. Oczywiście udział kapitałów zagranicznych w budowie tak ważnej dla Państwa linji musiałby nastąpić w formie łączącej zapewnienie odpowiednich korzyści dla przystępującej grupy finansowej, oraz zachowania pełnego kierownictwa i swobody działania dla strony polskiej na budowanej magistrali.

Sprawa udziału kapitału zagranicznego w wykończeniu magistrali węglowej wiąże się w ogólności z *zagadnieniem przyciągnięcia kapitałów zagranicznych do naszego kolejnictwa i ze sprawą t. zw. komercjalizacji kolei*. Uzyskane na te cele fundusze nietylko pozwoliłyby na ukończenie wszelkich bieżących ulepszeń kolejowych, ale nadto pozwoliłyby *na przystąpienie do wykonania wielkiego planu rozbudowy polskiej sieci kolejowej*, który dotychczas żółwim krokiem posuwa się naprzód.

Oczywiście kapitał zagraniczny musi stać tu w obliczu wyodrębnionej jednostki gospodarczej, z którą mógłby prowadzić pertraktacje. *Wydaje się, że i tutaj z łatwością winne być przezwyciężone istniejące trudności pogodzenia ogólniejszych interesów ogólnopaństwowych, z interesami samego kolejnictwa i kapitałów zagranicznych.* Nie należy tracić z oczu *wielkich korzyści, związanych z rozpoczęciem rozbudowy naszego kolejnictwa*, korzyści państwowych, gospodarczych i socjalnych. *Kapitał zagraniczny*, który tak trudno dziś pozyskać w postaci subskrybcyj pożyczkowych, *interesuje się natomiast konkretnemi zadaniami, żądając w zamian jedynie pewnych zabezpieczeń na budowanych objektach w formie amortyzacji z dochodów, czy w innej postaci.*

Nie wątpimy, że radosna uroczystość, którą kraj cały przeżywał w zrozumieniu ważności dokonywującego się dzieła, stanie się impulsem dla czynników decydujących, do opracowania planu jak najszybszego ukończenia wielkiej magistrali węglowej, oraz przystąpienia do rozbudowy sieci kolejowej do rozmiarów, odpowiadających mocarstwowym potrzebom naszego kraju.

Roman Battaglia.

Biuletyn gospodarczy
Izby Przemysłowo-Handlowej w Bydgoszczy

Sytuacja gospodarcza okręgu Izby w III. kwartale bież. roku.

Położenie gospodarcze poza nielicznemi działami wytwórczości kształtowało się na płaszczyźnie przeżywanego nadal kryzysu.

Przesłanki tego kryzysu, jakkolwiek wykazywały znaczne wahania, nie przyniosły zasadniczych zmian, wywołując jedynie przejściowo i lokalnie poprawę.

Z przytoczonych w poprzedniem sprawozdaniu specjalnych przyczyn niepomyślnej konjunktury, zanotować należy doniosłe znaczenie uchwały Sądu Najwyższego z dnia 2 czerwca br. w sprawie zakazu przywozu towarów kontyngentowych z w. m. Gdańska.

Wprowadzenie w życie i ścisłe przestrzeganie tego postanowienia położy niawątpliwie tamę złośliwej konkurencji firm gdańskich, wyrządzającej dotkliwą szkodę miejscowemu kupiectwu i rodzimemu przemysłowi.

Brak dostatecznego kapitału obrotowego, uciążliwe świadczenia podatkowe i socjalne, znaczne odległości od rynku zbytu i surowca, skostnienie rynku wewnętrznego oraz wysoka ekskluzywność rynków zagranicznych, — oto w najogólniejszych zarysach przyczyny, oddziaływujące nadal niekorzystnie na poprawę sytuacji.

Na rynku pieniężnym płynność kapitałów była dostateczna, jednak kapitał pozostał zadrogi i trudny do uzyskania. Jako pomyślny objaw zaobserwowano poważne skurczenie się inflacji wekslowej, — czego wyrazem stały spadek protestów wekslowych, który w okręgu Izby wyniósł od czerwca do sierpnia przeszło pół miljona złotych. Kapitalizacja czyniła dalsze znaczne postępy zwłaszcza w komunalnych kasach oszczędności (ostatnie tygodnie kwartału wykazały pewne odchylenia; objaw ten jednak uważać należy za przejściowy).

Rynek pracy doznał pewnego odprężenia w lipcu i sierpniu w związku z okresem sezonowym w szeregu działach pracy, natomiast we wrześniu liczba bezrobotnych podniosła się.

Ruch budowlany rozpoczął się wprawdzie, ale ze znacznem opóźnieniem. Ogólny kontyngent kredytu budowlanego w Banku Gospodarstwa Krajowego wyniósł ca. 1.6 milj. zł., z czego na ultimo września przyznano zaledwie niecałe 50 proc. Z większych miast okręgu Izby przyznano kontyngent dla: Bydgoszczy 1.040.500 zł., Inowrocławia 210.500, Gniezna 199.900, Nakła 52.500, Chodzieży 35.000 zł.

W omawianym okresie zanotowano 4 upadłości oraz 3 nadzory sądowe. Ogólna zatem liczba nadzorów sądowych w b. roku wynosi 25, upadłości 33.

Kilka uwag na tle propagowania zbytu i konsumcji wyrobów krajowych

Jeden z czytelników pisma naszego w Łodzi przesyła nam następującą korespondencję:

Propaganda kupowania tylko krajowych wyrobów, prowadzona od dłuższego czasu, daje częściowo dodatnie wyniki, chociaż zachodzą wręcz przeciwne zjawiska. Wiosną, kiedy nasz doradca finansowy Amerykanin p. Dewey zwrócił naszemu społeczeństwu uwagę, że powinno kupować przeważnie wyroby krajowe, wywołało to ten skutek, że zaczęto kupować krajowe wyroby włókiennicze w większej mierze.

Złośliwi twierdzą, że nasze panie kupowały jak zwykle materjały zagraniczne, lecz naskutek propagandy kupiły „nad program" towaru po kilkanaście metrów, by móc się pokazać na perkalikowych rewjach. Twierdzenie to zawiera, niestety, dużo prawdy.

Podczas najwyższego „napięcia" perkalikowej propagandy, we wszystkich owocarniach w Łodzi po-

jawiły się drogie jabłka kanadyjskie i kalifornijskie, ci sami złośliwi twierdzili, że był to gest wdzięczności ze strony naszych kupców i konsumentów za dobre rady p. Dewey'a i kupowano płody z jego ojczyzny.

Niemniej ciekawe zjawisko daje się zaobserwować wśród przemysłowców tekstylnych, którzy gorąco przyklasnęli prowadzonej propagandzie kupowania wyrobów krajowych, czyli ich fabrykatów włókienniczych, sami zaś kupują przeważnie potrzebne im maszyny i inne rzeczy wyłącznie zagraniczne, nie zważając na to, że takie maszyny wyrabia się w kraju i w jakości nieustępującej zagranicznym maszynom.

Postępowanie takie niweczy wysiłki organizacyj, prowadzących propagandę kupowania krajowych wyrobów, ponieważ konsument widzi, że jeden przemysłowiec nie ma zaufania do drugiego, więc traci zaufanie do obu.

Oczywiście o całym przemyśle tego powiedzieć nie można, są wypadki, że niektórzy rozumiejąc potrzebę powstania i wzmocnienia się pewnych dziedzin produkcji maszynowej, płacą nawet ceny nieco wyższe za krajowe maszyny i tylko te kupują, zaznaczyć tu należy, że wyższa cena niektórych maszyn krajowych wynika z ich większej solidności.

Brońmy naszego przemysłu

Lokomobile na usługach krajowej wytwórczości.

Rzadko który kraj na świecie ucierpiał w takim stopniu wskutek wojen, co Polska. Najpierw nawałnica światowa która w perzynę obróciła kwitnące centra naszego przemysłu, rozruchy hajdamackie, wojna bolszewicka, powstania śląskie, wszystko to spowodowało, że przemysł polski znalazł się w wyjątkowo trudnem położeniu.

Powoli, powoli, w ciągu pierwszych lat samodzielnego bytowania państwowego zaczęliśmy dźwigać się z naszej ruiny materjalnej i przemysł nasz zwolna zaczął podnosić się do stanu równowagi.

Tymczasem jednak zdołała zagraniczna produkcja przemysłowa, zwłaszcza z branży maszyn, prawie że monopolicznie zawładnąć naszemi rynkami i wyprzeć z nich niezdolny do konkurencji przemysł rodzimy. Z wielkim więc tylko trudem i wysiłkiem udawało się poszczególnym fabrykom polskim odzyskiwać stracone rynki zbytu, nie mówiąc już o kolosalnych trudnościach, na jakie natrafiać musiał eksport. Potężnym, skoordynowanym wysiłkiem i ideą podniesienia dorobku materjalnego Polski, która przyświecała naszym producentom udało się jednak podnieść przemysł rodzimy na dawne wyżyny, a nawet w dużej mierze rozszerzyć jego zakres działania.

Do jednej z najmłodszych może gałęzi polskiej wytwórczości należy budowa lokomobil przemysłowych, doniedawna sprowadzanych wyłącznie z Niemiec, Anglji i Szwecji.

Przed kilku laty jedna z wielkich fabryk krajowych zaangażowała poważne kapitały w inwestycje i wypuściła ze swych zakładów pierwsze lokomobile przemysłowe. Szeroki ogół zainteresowanych odbiorców przyjął fakt ten z dużem zadowoleniem do wiadomości i przypuszczać należało, że ta dziedzina wytwórczości spotka się z jak najdalej idącem poparciem i że zrobi się wszystko, by zapewnić jej jak najlepsze warunki rozwoju.

Od tego czasu upłynęło już kilka lat. Ponieważ producentom lokomobil w Polsce przyświecał ideał całkowitego zastąpienia lokomobil zagranicznych krajowemi, więc budowano je z niezwykłą precyzją i wyłącznie tylko z najlepszego materjału. Z drugiej strony zaznaczyć należy, że wszystkie maszyny zagraniczne budowane są dla zaoszczędzenia cła, pobieranego, jak wiadomo, od wagi, o wiele lżej i bynajmniej nie przedstawiają tych walorów, jakie się im ogólnie przypisuje.

Z niebezpieczeństw, jakie poczęła stanowić polska lokomobila dla zagranicznej, zdały sobie natychmiast sprawę te fabryki zagraniczne, które miały dotychczas całkowity monopol na zasilanie niemi rynków polskich.

W obawie przed ich utratą kraje eksportujące lokomobile do Polski, poczęły konkurować z nami w tej dziedzinie produkcji nie jakością jednakże, lecz ceną i warunkami sprzedaży, by w konsekwencji dążenia do zwycięstwa nad polskim fabrykatem przejść ostatecznie na dumping.

Przemysł krajowy kalkulował ceny na lokomobile najprzystępniej, by iść nabywcy na rękę. Nie mogąc iść drogami przemysłu zagranicznego, szczególnie niemieckiego, który w akcji zdobywania i gruntowania się na rynkach polskich stosuje dumping, uprawiany przy pomocy swego rządu, znalazł się nasz przemysł lokomobilowy w dość ciężkiej sytuacji.

Jasnem jest, że przy tego rodzaju konkurencji, nieopartej właściwie na żadnej kalkulacji, polski przemysł lokomobilowy winien spotkać się ze zrozumieniem obywatelskiem całego społeczeństwa i natychmiastową pomocą rządu. Młody nasz przemysł, rozwijając się w szybkiem tempie, ma prawo wymagać większej, aniżeli dotychczas troskliwości ze strony czynników nadających kierunek polityce gospodarczej państwa.

Krajowa produkcja lokomobil przemysłowych mimo konkurencji niemieckiej szybko postępuje dalej. By rozwijała się należycie, musi uzyskać poparcie ze strony rządu. Nie są konieczne jakieś zasiłki i zapomogi, ale niezbędna jest opieka ze strony rządu, jaką otoczyć można produkcję przez racjonalny system celny. Istnieje wprawdzie cło na lokomobile zagraniczne, jednakże nie wpływa ono absolutnie na zmniejszenie przewozu do Polski fabrykatów niemieckich. Wobec stale uprawianego przez Niemcy dumpingu w zakresie lokomobil przemysłowych powinniśmy zamknąć granice Polski dla tych lokomobil. O ile zamknięcie granic nie nastąpi, rozwój polskiej produkcji lokomobilowej skazany jest na zagładę. Dopóki zaś granice są otwarte, los polskich fabryk spoczywa w rękach polskich sfer gospodarczych. **Samorządy, właściciele majątków, tartaków, garbarni itp. muszą pamiętać, że kupując towar zagraniczny, pogarszają sytuację gospodarczą kraju i przyczyniają się do zwiększenia bezrobocia.** Lepsze warunki kupna, jakie zaoferować może fabrykant cudzoziemski, dają polskim sferom gospodarczym tylko doraźną korzyść. **Ostateczny skutek popierania przemysłu obcego, to jeszcze większy kryzys gospodarczy w kraju, bijący z zwiększoną mocą również i w tego, który przez zakup obcych fabrykatów przyłożył ręki do pognębienia przemysłu rodzimego.**

Co pisze

P. Minister Dr. H. Strasburger

we wstępie do książki „Na Morze! — Gdańsk-Gdynia"*)

Na morze — to hasło przyjęte przez całe współczesne społeczeństwo polskie — znajduje swoje uzasadnienie i sumienną analizę w niniejszej książce.

Względy gospodarcze, historyczne i uczuciowe, które wywołały zdumiewająco jednolity poryw społeczeństwa polskiego ku morzu, są tutaj wyświetlone i umotywowane. Z sentymentem i z rozwagą jednocześnie tłumaczy autor czytelnikowi, jak i dlaczego dąży Polska do morza? Dzieląc z całem społeczeństwem entuzjazm i miłość do morza, wystrzega się jednak sumienny autor demagogicznych haseł, które zyskałyby mu może mniej uświadomionych czytelników i prostuje niektóre błędne i nieuzasadnione opinje, nurtujące w mniej wykształconych politycznie częściach społeczeństwa. Podtrzymując i wzniecając entuzjazm w tej najpierwszej sprawie nowej Polski, trzeba go jednakże było skorygować tam, gdzie należy, i postawić w służbę racji stanu.

Ogłaszając pospolite ruszenie Polski na morze, autor stwierdza słusznie, że „Gdynia powstała i rośnie na fali sympatji oraz życzliwości całej Polski". Niedarmo ma stanąć w Gdyni pomnik zjednoczonej Polski, będzie on symbolem nietylko zjednoczenia poszczególnych dzielnic, ale jedności opinji polskiej w dziele, które stanowi o jej niepodległości. Wielką jest siła czynnika psychologicznego, który całą Polskę pociąga ku Gdyni. Siła tego przekonania przeniknęła daleko poza granice Polski. W najodleglejszych krajach nazwa „Gdyni" łączy się z pojęciem odrodzonej Polski mocniej, aniżeli jakiegokolwiek innego miasta Rzeczypospolitej Polskiej. Wszyscy wiedzą i rozumieją, że dla Polaków Gdynia jest symbolem i podstawą ich niepodległości.

A Gdańsk? Jeżeli w sercach polskich żyje jeszcze zawsze miłość do starego Gdańska, to dzisiejsze Wolne Miasto, jak słusznie stwierdza autor, potrafiło stracić swój kapitał zaufania i sympatji. Polityka polska w Gdańsku, skomplikowana i żmudna, a dla niewtajemniczonych w arkana polityki międzynarodowej wprost niezrozumiała, również niezawsze może się oprzeć na sympatji polskiego społeczeństwa. Gdańsk przez swoją politykę, nieopartą na przesłankach gospodarczych ale politycznych, wywołuje niechęć, a czasem nawet nieoparte na rozwadze odruchy zniecierpliwienia i antagonizmu. W tej sprawie rozum i serce niezawsze idą w parze. Nikt się nie może dziwić, nie dziwi się nawet zagranica, że niechęć Gdańska wywołała niechęć Polski, ale racja stanu i istotne potrzeby Rzeczypospolitej Polskiej niechaj zwyciężają nad sentymentem i pozwolą z cierpliwością i konsekwencją prowadzić w Gdańsku rozważną politykę.

Autor, który zna i rozumie dobrze zniecierpliwienie i niechęć Polski do dzisiejszego swarliwego Gdańska, słusznie i rozumnie stwierdza jednakże, że „port gdański jest i będzie jednem z najpierwszych narzędzi i czynników polskiej ekspansji ekonomicznej i handlowej".

Za te poważne słowa należy się autorowi szczera pochwała, ich uzasadnienie znajdzie czytelnik w niniejszej książce, która przyczynić się powinna do spopularyzowania obu czynników polskiej polityki morskiej: „Gdańska i Gdyni".

Dr. Henryk Strasburger.

Gdańsk, dnia 17 października 1930.

*) Pióra publicysty p. Leszka Gustowskiego. Skład główny: Księgarnia „Kupca", Poznań, ul. Wielka 10.

Wystawa wzorów przemysłu polskiego

w Charbinie

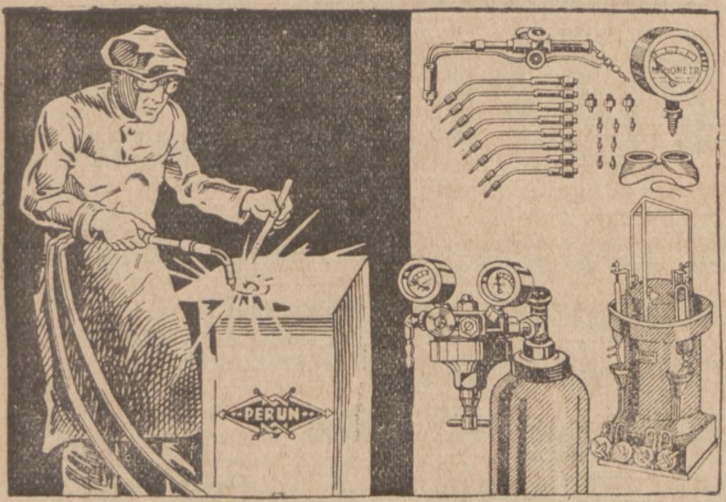
(w) Długotrwała wojna domowa wywarła ujemny wpływ na życie gospodarcze Chin. Grozę położenia dopełnił konflikt chińsko-sowiecki o kolej wschodnio-chińską. To też sfery gospodarcze Chin z ulgą powitały uspokojenie, które wreszcie w kraju nastąpiło, umożliwiając podjęcie nowych prac celem nawiązywania stosunków handlowych z zagranicą.

Chwila obecna daje także sposobność rozszerzenia rynku chińskiego dla wyrobów przemysłu polskiego. „Związek Kupców i Przemysłowców Polskich w Mandżurji", zdając sobie z tego sprawę, nie szczędzi starań celem szerzenia propagandy wyrobów polskich na terenie całych Chin. Głównym naszym czynnikiem propagandowym jest tu, jak wiemy, „Wystawa Wzorów Przemysłu Polskiego w Charbinie", w poważnym ośrodku handlowym Mandżurji.

Wystawa w roku bieżącym cieszyć się będzie niewątpliwie dużem powodzeniem.

Pierwotnie ogłoszony w prospektach termin otwarcia Wystawy w dniu 15 listopada uległ zmianie wskutek trudności natury technicznej. Udział w Wystawie zapomocą przesłanych eksponatów w towarach bierze przeszło 80 firm z różnych gałęzi wytwórczości, a przeszło 100 firm zgłosiło swój współudział, nadsyłając tylko katalogi, cenniki, albumy, zdjęcia objektów. Z małemi wyjątkami nie jest ten materjał reklamowy tak przygotowany, aby mógł być środkiem propagandy wśród sfer handlowych chińskich, na których psychikę należy działać innemi środkami, aniżeli te, do jakich nasi eksporterzy przywykli na rynkach europejskich. Niewątpliwie jednak propaganda przemysłu polskiego w Chinach wejdzie wkrótce na właściwe tory, tak, że czynniki miarodajne chińskie i tamtejsze sfery kupieckie będą mogły odtworzyć sobie na podstawie omawianej Wystawy całokształt naszej produkcji. Wtedy z Mandżurji, gdzie środowisko polskie, grupujące się około Związku Kupców i Przemysłowców Polskich, jest obecnie w całych Chinach najsilniejsze, propaganda przemysłu polskiego rozejdzie się z Chin Południowych i Środkowych i obejmie olbrzymie tereny Chin właściwych.

Kursy spawania i cięcia metali w Poznaniu



Stowarzyszenie dla Rozwoju Spawania i Cięcia Metali w Polsce, jak się dowiadujemy, organizuje nowe kursy teoretyczne i praktyczne. Kurs taki spawania i cięcia metali, trwający około czterech tygodni, odbędzie się także *w Poznaniu*, a wykłady i zajęcia odbywać się będą codziennie od godz. 18 do 21 w Państwowej Szkole Budowy Maszyn. Organizowane przez wspomniane Stowarzyszenie kursy zatwierdzone są przez Ministerstwo Oświaty Wyznań Rel. i Oświecenia Publicznego i po ich ukończeniu na podstawie egzaminu przed komisją wydawane są świadectwa.

Udział jest możliwie najdalej ułatwiony, bowiem opłata, wynosząca 75 zł, może być uiszczona w trzech ratach w czasie trwania kursu.

Nadarza się więc dla czeladników ślusarskich, tokarzy w żelazie, mechaników oraz majstrów, dbających o wydoskonalenie fachowe swoich uczni doskonała sposobność rozszerzenia i pogłębienia wiadomości zawodowych w skomplikowanej i trudnej dziedzinie prawidłowego cięcia i spawania metali a udział w kursie ułatwi niejednemu uzyskanie odpowiedniej posady. Wyrażamy więc przekonanie, że jak poprzednio i tym razem kurs zdobędzie szerokie zainteresowanie w kołach zawodowych.

Zgłoszenia przyjmuje Stowarzyszenie dla Rozwoju Spawania i Cięcia Metali w Polsce, oddział w Warszawie, ul. Mazowiecka 7, lub też kierownictwo kursów w Poznaniu, Stary Rynek 59.60, względnie firma „Habill“ w Poznaniu, ul. Dąbrowskiego 81.

—p—

OSOBISTE

Korespondent nasz z Bydgoszczy, donosi nam, iż na liczne prośby kuracjuszy przebywających b. r. **w Rabce**, uzdrowisku dla dzieci, zdecydował się osiedlić w Bydgoszczy **Dr. Zacharski Mieczysław**, wybitny balneolog i sławny specjalista w chorobach dziecięcych. Dr. Zacharski miał w Rabce i okolicy rozległą praktykę, a u licznych kuracjuszy cieszył się wielkiem zaufaniem. Dr. Zacharskiego poznano jako lekarza pedjatrę nadzwyczaj sumiennego o wielkich zaletach i szczerego przyjaciela małych pacjentów.

Z naszej strony życzymy p. Dr. Zacharskiemu jak najlepszego powodzenia na nowej placówce jaką obrał. Dr. Zacharski ordynuje przy ul. Długiej 5, I. p., tel. 18-48.

K. B. W.

WŚRÓD WYDAWNICTW

„MIESIAC POMORZA“.

Z okazji „Miesiąca Pomorza“ Związek Obrony Kresów Zachodnich wydał okolicznościową broszurę p. t. „Frontem do morza i Pomorza“, przeznaczoną dla prelegentów i urządzających w czasie od 16. 11. do 16. 12. br. wieczornice i akademje o Pomorzu. Broszura ta będzie rozsyłaną bezpłatnie. Poza tem Związek O. K. Z. poleca „Strażnicę Zachodnią“, kwartalnik, jedyne wydawnictwo naukowe w Polsce poświęcone sprawom polsko-niemieckim, oraz szereg innych aktualnych wydawnictw z tego zakresu: K. Kierskiego „Pomorze Polskie“, Septimusa „Irredenta niemiecka“, K. Kierskiego „Stanowisko nasze wobec Niemców“, H. Bagińskiego „Zagadnienie dostępu do morza“, tudzież wydawnictwa „Instytutu Bałtyckiego, jak „Polskie Pomorze“, „Obrona Pomorza“, „Handel międzynarodowy na Bałtyku“ i „Przeciw propagandzie korytarzowej“ Smogorzewskiego. Wszelkich informacyj w sprawie „Miesiąca Pomorza“ udziela Związek Obrony Kresów Zachodnich, centrala w Poznaniu, Fredry 7 oraz Sekcja Propagandowa „Miesiąca Pomorza“, Toruń, ul. Kopernika 5.

*

„HUTNIK“.

Ukazał się zeszyt 11 „Hutnika“, miesięcznika organizacyj hutniczych, zawierający w dziale technicznym artykuły: „O aglomeracji rud cynkowych“ J. Kościelniaka, „O elektrycznych urządzeniach“ St. Malhomme'a, „O nakłuciach w odlewach glinowych“ St. Szczawińskiego, „0 kalorjach“ K. Wdowiszewskiego, oraz następujące artykuły w dziale gospodarczym: „Kalkulacja w odlewniach“ K. Gierdziejewskiego, „Usiłowania wznowienia działalności Międzynarodowego Kartelu Stalowego“, „Kartelizacja a ustawa o nieuczciwej konkurencji“. Ponadto w dziale gospodarczym znajdujemy sprawozdanie z działalności hut żelaznych w październiku roku bież.

Bogaty przegląd zagranicznych wydawnictw technicznych, szczegółowa statystyka hutnictwa polskiego i zagranicznego oraz interesująca kronika dopełniają całości zeszytu tego pożytecznego czasopisma.

Wiadomości branżowe

PRZEMYSŁ METALOWO-MASZYNOWY W PAŹDZIERNIKU ROKU 1930.

Nieznaczna poprawa, jaką zanotowaliśmy w przemyśle metalowo-maszynowym we wrześniu rb., ustąpiła miejsca w październiku ponownemu pogorszeniu się konjunktury, świadcząc w ten sposób o swoim wybitnie sezonowym charakterze. Optymistyczny nastrój, jaki zapanował w ubiegłym miesiącu, znikł, w kołach zaś fachowych liczą się z tem, że poprawa konjunktury nastąpi nie wcześniej, jak w pierwszym sezonie roku przyszłego.

Z SYNDYKATU POLSKICH HUT ŻELAZNYCH.

W środę, dnia 26 bm. o godzinie 10-tej przed poł. odbyła się w małej sali posiedzeń Synydkatu P. H. Ż. w Katowicach wspólna konferencja Rady Centrali Związków Hurtowników Żelaza z władzami Syndykatu z następującym porządkiem obrad:

1. Kalkulacja cen składowych (zarówno z punktu widzenia hurtowników I i II kategorji, jak mniejszych kupców), oraz związane z tem kwestje przypuszczalnych poprawek w uchwalonych cennikach.
2. Zamówienia składowe w miesiącach zimowych.
3. Sprawa sprzedaży blach II-go gatunku w poszczególnych rejonach.
4. Uzgodnienie statutów Związku Hurtowników Żelaza z obecnie obowiązującemi przepisami rynkowemi.
5. Sprawy, dotyczące organizacyj lokalnych.
6. Obliczanie cen i wagi żelaza formowego.
7. Wolne wnioski.

ODLEWNIE ŻELIWA.

(w) Obroty zrzeszonych odlewni do września rb. przedstawiają się gorzej niż w analogicznym okresie roku 1928. Jak wynika z obliczeń Centrali Handlowej Odlewni Żeliwa, do września rb. wyprodukowano rur zlewowych 86 proc. w stosunku takiegoż okresu roku 1928, sanitarjów 52 proc., naczyń emaljowanych 75 proc., odlewów kuchennych i in. 66 procent.

Warunki płatności utrzymują się naogół bez zmian. Rachunki pokrywa się w 20—35 proc. gotówką, a resztę wekslami, których termin płatności został obecnie ze 110 dni przedłużony do 180 dni.

Wartość weksli zaprotestowanych wynosi obecnie 9 procent weksli płatnych.

Nadchodzący okres zimowy przyniesie prawdopodobnie większe trudności płatnicze, prolongaty, redukcje itd., a to z powodu zakończenia sezonu i braku zapotrzebowania na eksport. Tegoroczne zatrudnienie jest słabsze, niż w roku 1928, ale o 5 proc. większe, niż w r. 1929.

W SPRAWIE KALKULACJI CEN ŻELAZA.

W dniu 26. bm. odbyła się w Katowicach konferencja Rady Centrali Związków Hurtowników Żelaza z władzami Syndykatu Hut Żelaznych. Porządek obrad obejmuje sprawę kalkulacji cen składowych zarówno z punktu widzenia hurtowników I i II kategorji, jak i mniejszych kupców oraz związane z tem kwestje przypuszczalnych poprawek w uchwalonych cennikach, sprawę zamówień składowych w miesiącach zimowych, sprawę sprzedaży blach II gatunku w poszczególnych rejonach oraz obliczenia cen i wagi żelaza formowego.

UMOWA W HANDLU RURAMI ZOSTAŁA PRZEDŁUŻONA.

(w) W Izbie Przemysłowo-Handlowej w Katowicach odbyło się ogólne zebranie członków Zrzeszenia Hurtowników Rur. Przewodniczył inż. St. Grabianowski. Dyrektor Zrzeszenia, dr. R. Quest w obszernym referacie przedstawił przebieg rokowań w sprawie wygasającej w dniu 31 grudnia br. umowy między Zrzeszeniem a Biurem Sprzedaży Polskich Walcowni Rur.

W myśl wniosku Zarządu zebrani uchwalili umowę tę przedłużyć do dnia 31 grudnia 1938 r., czyli na dalsze 8 lat.

ZAMÓWIENIA NA RYNKU RUR SPADAJĄ.

(w) Zamówienia krajowe jak i zagraniczne na rury zmniejszyły się w październiku o 6 procent w porównaniu z wrześniem. W stosunku do analogicznego okresu roku 1929 zamówienia te, tak w kraju, jak i zagranicą zmniejszyły się prawie o połowę. Wypłacalność nieco się poprawiła, a to przedewszystkiem wskutek wielkiej ostrożności w udzielaniu kredytu. Ilość weksli protestowanych zmalała. Stosunek weksli płatnych do weskli protestowanych również się poprawił.

SYNDYKAT FABRYK LIN DRUCIANYCH PRZEDŁUŻONY.

Obrady w sprawie przedłużenia Syndykatu Lin Drucianych dały wynik pozytywny. Syndykat Zjednoczonych Fabryk Lin Drucianych przedłużony został na dalsze 2 i pół roku, tj. do końca czerwca 1933 r.

LINY DRUCIANE.

(w) Sytuacja w przemyśle lin drucianych nie poprawiła się. Pewne ożywienie obrotów w październiku, jako też i w listopadzie przypisać należy jedynie tej okoliczności, że obecnie trwa sezon najintensywniejszego wydobycia węgla, w którym zużycie lin jest zawsze szczególnie duże. Ponieważ jednak w ubiegłych miesiącach zatrudnienie w górnictwie węglowem było bardzo słabe, więc w kopalniach są jeszcze zapasy lin, a ponadto przedsiębiorstwa ograniczają swe zakupy lin ściśle do rozmiarów bieżącego zapotrzebowania. Do poważnych odbiorców lin drucianych należy też przemysł naftowy, w którym obecnie panuje stale ożywiony ruch z powodu intensywnego wiercenia nowych szybów.

Pomimo wszystko jednak zbyt lin drucianych jest mały, znacznie mniejszy w porównaniu z takimże okresem roku ubiegłego.

LIKWIDACJA KARTELU DLA BLACH GALWANIZOWANYCH.

W związku z wystąpieniem jednego z członków, reprezentujących 7 proc. ogólnej wytwórczości i niemożnością utrzymania jednolitych cen na rynku, rozwiązano ostatnio francuski kartel dla blach galwanizowanych.

ZWOLNIENIE OD CŁA MASZYN I SUROWCÓW PRZYWOŻONYCH DO WŁOCH.

Drogą dekretu zwolniono od cła na przeciąg 5 lat przywóz maszyn i surowców, które służyć mają do wznoszenia fabryk, produkujących wytwory, niewyrabiane dotychczas we Włoszech lub pozostające w związku z wprowadzeniem procesów fabrykacyjnych, nieznanych poprzednio, a mających gospodarcze uzasadnienie dla kraju.

WYPOWIEDZENIE UMOWY ZBIOROWEJ W PRZEMYŚLE ŻELAZNYM DANJI.

Związek pracodawców przemysłu żelaznego wypowiedział na d. 1 lutego r. 1931 wszystkie umowy z związkami robotniczemi.

Wypowiedzenie to obejmuje około 40.000 robotników.

Jako uzasadnienie wypowiedzenia umowy pracodawcy podają niepewność sytuacji ogólno-gospodarczej i związane z tem zmniejszanie się stanu zatrudnienia w przemyśle żelaznym.

FUZJA W ANGIELSKIM PRZEMYŚLE STALOWYM.

Rurkownia Stewarts & Lloyds w Glasgow połączyła się z towarzystwem Tube Inwestements Co. w Birmingham. Kapitał połączonych przedsiębiorstw wynosi 9 milj. funtów. Oba przedsiębiorstwa zachowają narazie zupełną niezależność organizacyjną.

BUDOWA WAGONÓW SPAWANYCH ZE STALI.

W Stanach Zjednoczonych w zakładach „Baltimore and Ohio Railroad" rozpoczęto budowę kolejowych wagonów towarowych spawanych.

60-METROWEJ DŁUGOŚCI SZYNY

wprowadza na niektórych linjach kolejowych tytułem próby Zarząd Kolei Niemieckich. Poczynione przedtem próby z szynami 30-metrowej długości wykazały, iż szyny te ulegają w znacznie mniejszym stopniu wahaniom temperatury, a odstępy między niemi przy spojeniach mogą być mniejsze, niż przy używanych dotąd szynach 15-metrowych. Doświadczeniami kolei niemieckich zainteresowały się i inne koleje, m. in. holenderskie, albowiem długość szyn wpływa dodatnio na wytrzymałość toru, równość biegu pociągu i zwiększenie szybkości.

GDYBY NIE BYŁO MASZYN...

Obliczono, że gdyby nie było maszyn, potrzebowalibyśmy 638 miljonów ludzi dziennie, ażeby utrzymać tę samą wydajność.

W elektryczności musiałoby więc być zatrudnionych w miejsce maszyn 338 miljonów ludzi, w kolejnictwie 127 miljonów — rolnictwie 73 miljonów — w fabrykach 70 miljonów, w kopalniach 18 miljonów — w przemyśle samochodowym 12 miljonów.

Oczywiście, poza temi 638 miljonami trzeba byłoby jeszcze conajmniej pięć razy więcej niż dziś inżynierów, mechaników, nadzorców i różnego typu specjalistów.

POŻAR FABRYKI.

W nocy z 18 na 19 bm. wybuchł w Królewskiej Hucie w fabryce wyrobów żelaznych Wiktora Pietruszki groźny pożar, którego pastwą stał się skład modeli drewnianych. Skład spłonął doszczętnie, straty wynoszą około 100.000 złotych. Przyczyną pożaru było prawdopodobnie krótkie spięcie w przewodach elektrycznych.

STRASZNY WYBUCH KOTŁA W FABRYCE.

W fabryce sody „Solvay" w Borku Fałęckim pod Krakowem przeprowadzano przed kilku dniami próbę wytrzymałości nowego kotła. Z niewiadomych przyczyn kocioł pękł, a buchająca z niego para poparzyła kilkanaście osób. Ciężkie poparzenia odnieśli dyr. Jan Toeplitz, dyr. Franciszek Wadas, praktykant laboratoryjny Samuel Steinberg, Jan Świątłoń, ślusarz, i Stanisław Rzanki, ślusarz. Hala, w której znajdował się kocioł, została zupełnie zdemolowana.

T-WO AKC. BUDOWY TRANSMISJI, MASZYN i ODLEWNI ŻELAZA

J. JOHN W ŁODZI

wykonywa:

Pędnie i ich części. **Przekładnie zębate** jedno- i dwustopniowe oraz ślimakowe w skrzyniach oliwnych. **Koła zębate i ślimakowe.** **Naprężacze** jedno- i dwuramienne. **Walce młyńskie żeliwne** w stanie gotowym wraz z **rowkowaniem (ryflowaniem). Walce hutnicze. Ruszty** żeliwne twardzone. **Kotły kwaso- i ognioodporne** ze specjalnego żeliwa. **Tokarki i wiertarki** do obróbki metali. **Gładziarki (kalandry)** dla przemysłu włókienniczego i papierniczego oraz walce do nich. **Oryginalne kotły Strebel'a** oraz **radjatory** dwu- i czterosłupkowe dla ogrzewań centralnych.

Wielka Nagroda
(Grand Prix)
od Rządu
oraz
Wielki Złoty Medal
na P. W. K. w Poznaniu

Biura własne: 9226

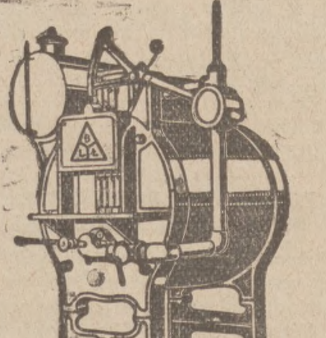
Warszawa, Poznań, Kraków, Lwów, Gdańsk, Katowice, Lublin.

Informacje, specjalne prospekty, oferty na żądanie

Adres telegraficzny: Transmisja—Łódź, Transmisja—Warszawa i t. d.

„BRACIA LANGE"

FABRYKA MASZYN i ODLEWNIA ŻELAZA, SP. AKC. w ŁODZI



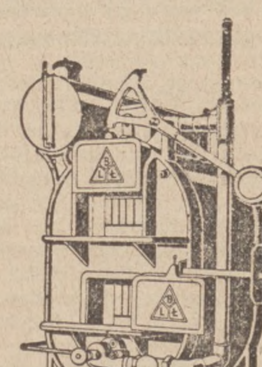
DZIAŁ Budowy pieców przemysłowych wykonywa:

Piece jednokomorowe do hartowania, cementowania i odżarzania | **Piece** dwukomorowe, specjalnie do hartowania stali szybkotnącej

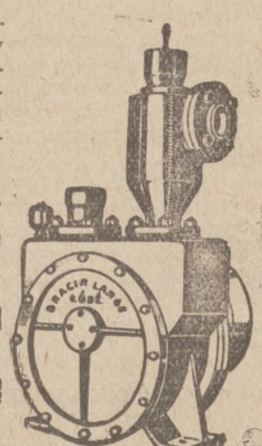
opalane ropą naftową lub gazem.
Temperatura do 1300° C.

Piece do grzania przy zastosowaniu kąpieli solnej lub ołowianej, z opałem ropnym lub gazowym

Piece do odpuszczania, z opałem ropnym lub gazowym



Wentylatory wysokiego ciśnienia z ciśnieniem do 2000 m/m słupka wodnego, służące do uruchomienia pieców hartowniczych.



Prospekty i oferty wysyła się na żądanie bezpłatnie

8310

Kronika gospodarcza

WYJAZD P. DEWEY'A.

Amerykański doradca finansowy i członek Rady Banku Polskiego, p. Charles E. Dewey opuścił Polskę w dniu 20 bm. po trzechletnim pobycie. P. Dewey udał się drogą na Berlin i Paryż do New Jorku wraz ze swą rodziną oraz zastępcą na stanowisku członka Rady Banku Polskiego, p. Allenem.

Wyjeżdżającego p. Dewey'a pożegnali na dworcu przedstawiciele Ministerstwa Skarbu, Banku Polskiego, Ambasady amerykańskiej w Warszawie, oraz kolonji amerykańskiej.

SALDO DODATNIE ZA PAŹDZIERNIK WYNOSI 5.672 TYSIĄCE ZŁ.

Według tymczasowych obliczeń Głównego Urzędu Statystycznego, bilans handlu zagranicznego Rzplitej Polskiej łącznie z W. M. Gdańskiem w październiku br. przedstawiał się następująco:

Przywieziono 331.107 ton. Wartość przywozu wynosi 202.201.000 zł. Wywieziono 1.753.394 ton wartości 207.873.000 zł.

Saldo dodatnie bilansu zagranicznego w m. październiku wynosi zatem 5.672.000 zł.

W porównaniu do września przywóz zwiększył się w wadze o 38.400 ton i wartości 11.758.000 zł. Wywóz natomiast zwiększył się w wadze o 4.181 ton, a zmniejszył się w wartości o 3.968.000 zł.

2 MILJARDY 890 MILJONÓW WYNOSI BUDŻET POLSKI NA ROK 1931-32.

Na ostatniem posiedzeniu Rady Ministrów odbytej pod przewodnictwem Marszałka Piłsudskiego, ustalona została ogólna suma budżetu na rok 1931-32.

Suma ta jest niższą od sumy budżetu tegorocznego i wynosi po stronie dochodów 2 miljardy 890 miljonów, a po stronie wydatków 2 miljardy 886 miljonów.

MAJĄTEK NARODOWY POLSKI W ZESTAWIENIU Z INNEMI PAŃSTWAMI.

Jak wynika z zestawienia opracowanych ostatnio danych, dotyczących stanu majątkowego poszczególnych państw, Polska znajduje się pod względem bogactwa narodowego na dziewiątem miejscu.

Najbogatszem państwem w świecie są Stany Zjednoczone, których majątek narodowy przedstawia wartość 320.804.000.000 dolarów. Na drugiem miejscu znajduje się Anglja, posiadająca majątek na sumę 120.000.000.000 dol.; następne zaś miejsca przypadają Francji, Rosji (przedwojennej), Niemcom, Włochom, Japonji i Kanadzie. Na dziewiątem miejscu znajduje się Polska z majątkiem narodowym wartości 15.000.000.000 dolarów. Mniejszy od nas majątek narodowy posiada Argentyna, Australja, Belgja, Czechosłowacja, Danja, Łotwa, Rumunja i Węgry.

Majątek narodowy, przypadający na jednego mieszkańca wynosi w Stanach Zjednoczonych 3.035 dolarów, w Polsce zaś 517 dol., zatem przeciętny Amerykanin jest sześć razy zamożniejszy od przeciętnego obywatela polskiego. Anglik zamożniejszy jest przeciętnie od Polaka 5 razy. Francuz 4 i pół raza, Duńczyk zaś 2 razy. Bogatsi są od nas również Włosi, Czesi i Łotysze, biedniejsi zaś Rumuni, Japończycy i Rosjanie.

200 TYSIĘCY OSÓB PRZED JESIENNYM WZROSTEM BEZROBOCIA.

Bezrobocie w Polsce, wynoszące obecnie 173 tysiące osób, wzrośnie w najbliższych dniach wskutek zmiany warunków atmosferycznych, uniemożliwiających prowadzenie robót drogowych i budowlanych. Doświadczenia lat ubiegłych wykazują, że w okresie końcowym listopada oraz do połowy grudnia sezonowy wzrost bezrobocia wynosi tygodniowo od 3—5 tysięcy osób. Napięcie bezrobocia trwa zazwyczaj do grudnia, poczem powoli spada, a znaczna poprawa na rynku pracy następuje dopiero z początkiem marca.

Według przewidywań kół fachowych, liczba bezrobotnych wyniesie w końcu grudnia conajmniej 200 tys. osób.

WYSTAWA KOMUNIKACYJNA W POZNANIU PRZYNIOSŁA DOCHÓD.

Według ostatnich obliczeń, pomimo fatalnej pogody, Wystawa Komunikacyjna przyniosła 28.000 zł. czystego dochodu; zwiedziło ją zgórą 400.000 osób.

KARTY DLA KOMIWOJAŻERÓW.

Dotychczas karty dla komiwojażerów, upoważniające ich do wykonywania swego zawodu, wydawane były na zwykłej drodze administracyjnej przez starostwa. Obecnie Ministerstwo Przemysłu i Handlu spowodowało, iż od dnia 1 stycznia 1931 roku karty dla komiwojażerów wydawane będą wyłącznie przez Izby Przemysłowo-Handlowe.

ODZNACZENIE KONSULÓW POLSKICH.

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej pan Ignacy Mościcki nadał Konsulowi Generalnemu w Królewcu p. Dr. Papée krzyż oficerski orderu „Polski Odrodzonej".

Takie samo odznaczenie otrzymał znany na naszym terenie Konsul polski w Morawskiej Ostrawie w Czechosłowacji p. Dr. Karol Ripa.

WYSTAWA WYROBÓW POLSKICH W LONDYNIE.

(p) Informują nas, że Polsko-Angielskie Towarzystwo urządza z początkiem grudnia Wystawę w celu propagandy polskiej wytwórczości, kultury i turystyki. Ponieważ wstęp na Wystawę będzie bezpłatny, przeto spodziewać się można bardzo licznego napływu zwiedzających tę imprezę, która w kierunku propagandy naszej wytwórczości zdziałać może dużo dobrego. Jako eksponaty pożądane są między innemi płyty gramofonowe z polskiemi pieśniami narodowemi, również opery — operetki, a fabrykanci tych artykułów liczyć mogą na poważny zbyt tych wyrobów; poza tem z wydatną korzyścią obesłać można Wystawę oryginałami obrazów, nut polskich utworów itp., jak również wszelkiemi innemi towarami, wykazującemi wytwórczość polską. Na Wystawie znajdzie się też miejsce na materjał propagandowy turystyki polskiej.

Zgłoszenia kierować należy pod następującym adresem: „The Polish Bazar, 2" Bevonshire Street Islington, London I."

Wyrazić należy przekonanie, że jeszcze w ostatniej chwili znajdą się interesanci, którzy z tej sposobności skorzystają, by wytwory swoje zaprowadzić na rynku angielskim.

NIEMCY ZWIĘKSZAJĄ KREDYT DLA ROSJI SOWIECKIEJ.

„Bergwerks-Zeitung" z 5 listopada br. donosi, że rząd Rzeszy oraz rządy większych państw związkowych postanowiły podnieść gwarancje kredytowe z 60 do 70 proc., udzielonych przez eksporterów kredytów. Jak wiadomo, Rzesza Niemiecka gwarantuje tylko część kredytu, który eksporter niemiecki udziela Rosji Sowieckiej: dotychczas ²/₅ tych kredytów eksportowych brał na swoje ryzyko fabrykant lub kupiec niemiecki. W myśl nowego rozporządzenia ryzyko eksportera zostało zmniejszone z 40 proc. do 30 proc. Z tych 70 proc. Rzesza Niemiecka gwarantuje 40 proc., a 30 proc. gwarantują rządy państw związkowych.

Celem tej podwyżki gwarancyj eksportowych jest zwiększenie wywozu niemieckiego do Z. S. R. R. oraz ułatwienie dyskonta weksli sowieckich.

ZJAZD CENTRALNYCH FEDERACYJ PRZEMYSŁOWYCH PAŃSTW EUROPEJSKICH.

W okresie sprawozdawczym odbył się w Brukseli zjazd przedstawicieli centralnych organizacyj gospodarczych krajów Europy. Zjazdy te, odbywające się kolejno w poszczególnych krajach, są terenem zbliżenia osobistego kierowników tych organizacyj, wymiany ich poglądów i doświadczeń. Jako takie, zjazdy, o których mowa, są czynnikiem międzynarodowej współpracy w zakresie zagadnień gospodarczych. Na zebraniach tych Centralny Związek jest stale reprezentowany przez p. Dyr. Jerzego Łempickiego, który brał udział w ostatnim zjeździe w Brukseli.

SPADEK HANDLU ZAGRANICZNEGO STANÓW ZJEDNOCZONYCH.

Departament handlowy ogłosił sprawozdanie handlu zagranicznego Stanów Zjednoczonych w ciągu trzech kwartałów r. bież. W porównaniu z tym samym okresem czasu roku 1929 obroty były następujące w miljonach dolarów: w 1929 r. wywóz — 3.844, przywóz — 3.360, saldo — 284; w 1930 roku wywóz — 2.952, przywóz — 2.401, saldo — 551.

Ogólny obrót zmniejszył się w r. b. aż o 2.8 miljardów; wywóz zmniejszył się w słabszym stopniu (o 892 milj.), niż przywóz (o 959 milj.). Cyfry te świadczą wymownie o przesileniu gospodarczem w Stanach Zjednoczonych i o wpływie depresji gospodarczej światowej na gospodarkę Stanów Zjednoczonych.

SĄD POLUBOWNY PRZY MIĘDZYNARODOWEJ IZBIE HANDLOWEJ.

Wobec dość często zdarzających się zatargów między eksporterami polskimi i odbiorcami zagranicznymi, na tle dostaw towarów, Państw. Instytut Eksportowy zwraca uwagę zainteresowanych sfer na istnienie sądów polubownych przy Międzynarodowej Izbie Handlowej. Sądy te mogą zastąpić długą i kosztowną procedurę sądów państwowych.

W celu zapewnienia sobie rozstrzygnięcia sporu przez sąd polubowny koniecznem jest umieszczenie w zawieranych kontraktach klauzuli arbitrażowej.

Instytut posiada regulamin sądu polubownego wraz z listą członków (arbitrów) oraz dane dotyczące praktycznego wykorzystania tej instytucji przez kupców i przemysłowców, zawierających transakcje z odbiorcami zagranicznemi.

Nasz system

SPRĘŻYSTYCH PRZEWODÓW PAROWYCH

oparty na zastosowaniu **RUR FALISTYCH** inż. W. Maciejewskiego i wypróbowany w całej Europie,

zabezpiecza

bezwzględnie jednakową grubość ścianki wszystkich giętych miejsc rur oraz **znaczne zwiększenie elastyczności** całego przewodu, dzięki czemu osiąga się zabezpieczenie połączeń kryzowych od szkodliwych napięć, które obluzowują kryzy i powodują nieszczelności.

Dzięki tym zaletom nasze przewody rurowe do wysokich ciśnień pary przegrzanej są

NAJEKONOMICZNIEJSZE
NAJTRWALSZE I
NAJBEZPIECZNIEJSZE

w zastosowaniu praktycznem.

Projekty całkowitych przewodów rurowych oraz kosztorysy i oferty wykonywa i dostarcza

FABRYKA PRZEWODÓW RUROWYCH „COMPENSATOR" W. MACIEJEWSKI i S-ka
Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością

Warszawa — Wola, ul. św. Stanisława nr. 1/3

Adres telegraficzny: COMPENSATOR — WARSZAWA. Telefony: W. Handl. — 1872, W. Techn. — 33465

Przedstawiciel na Zachodnią Polskę:

inż. Rudolf Michalik, Poznań, ul. Fr. Ratajczaka 11a — 4 wejście

9244

Biuro Techniczno-Handlowe

A. GLASER

Poznań, ulica 27 Grudnia 16, dom tylny.
Telefony: 41-16 i 50-16
Adres telegraficzny: „Technohandel"

Jeneralne Przedstawicielstwa i składnice fabryczne:
„Berson" Polska Fabryka Wyrobów Gumowych S. z o. p. w Krakowie,
Włocławska Fabryka Drutu dawn. **C. Klauke Sp. Akc. we Włocławku**
O. E. Dominik Mechaniczny Zakład Technicznych Tkanin we Włocławku

7281w Posiada na składzie: 5596

Pasy skórzane, z sierści wielbłądziej, konopne i bawełniane.

Płyty uszczelniające org. „Klingerit", Laserit, azbestowe i gumowe.

Szczeliwo konopne, bawełniane, azbestowe, talkowe i gumowe.

Węże gumowe tłoczące, spiralowe, do pary, parciane i parciane wewnątrz gumowe, wszelkich wymiarów.

Armatura do pary, wody i gazu.

Szkła wodowskazowe rurkowe org. „Klingera" i wazowe do oliwiarek kroplowych.

Smarownice różnych typów

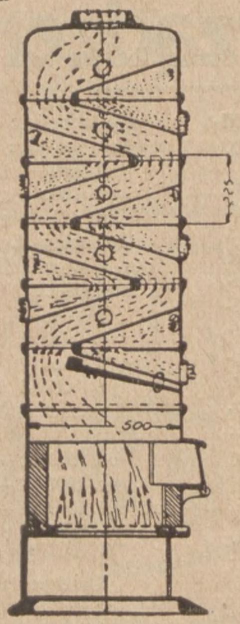
Manometry oraz

Kurki kontrolne.

Wełna oraz **ścierki** do czyszczenia maszyn

Cyna angielska i do lutowania. Metal biały łożyskowy
Lampy i kolby benzynowe do lutowania - Szczotki stalowe
Filce techniczne - Fibra w płytach i laskach
oraz wszelkie inne ARTYKUŁY TECHNICZNE potrzebne dla przemysłu i rolnictwa.

Dostawa: do biur technicznych, kolei, cukrowni gorzelni, browarów i fabryk.



Nadzwyczaj ekonomiczne

żeliwne piece cyrkulacyjne

do ogrzewania hal warsztatowych i innych większych pomieszczeń

dostarcza

Tow. Akc. „WIEPOFANA"

WIELKOPOLSKA ODLEWNIA FABRYKA NARZĘDZI i MASZYN

POZNAŃ

ul. Dąbrowskiego 81, telefon 61-56

9324

Kronika morska

16 BANDER OBCYCH W PORCIE GDYŃSKIM.

O tempie rozwoju portu gdyńskiego najlepiej mówią cyfry. Oto 2 krańce: W r. 1924 wpłynęło do portu w Gdyni 27 statków z ładunkiem 631 ton, a wypłynęło również 27, ale z ładunkiem 9086 ton. W roku bieżącym (3 kwartały) wpłynęło już 1642 statków z ładunkiem 415.462 ton, a wypłynęło 1625 z ładunkiem 2.276.777 ton. A teraz bandery, pod któremi olbrzymi ten ruch się odbywa. Na pierwszem miejscu stoi bandera szwedzka. W trzecim kwartale rb. weszło do portu w Gdyni 219 okrętów szwedzkich, 125 niemieckich, 119 polskich, 62 duńskich, 39 norweskich, 24 łotewskich, 23 gdańskich, 16 francuskich, 11 amerykańskich, 12 angielskich, 8 fińskich, 9 estońskich, 3 holenderskie, 2 belgijskie, 2 litewskie, 1 austrjacki i 1 grecki. Młody port polski jest już dziś portem międzynarodowym.

ROZWÓJ HANDLU W GDYNI.

W r. 1930 na dzień 1. 10. w Gdyni było zarejestrowanych 363 przedsiębiorstw handlowych i 283 przemysłowych w porównaniu do 10 przedsiębiorstw handlowych i 19 przemysłowych w r. 1924.

OBRÓT POLSKI Z PORTAMI NIEMIECKIEMI.

Obrót obszaru celnego Polski z portami niemieckiemi Hamburgiem, Szczecinem, Bremą i Królewcem wynosił według niemieckich statystyk kolejowych (nie licząc reeksportu) w r. 1928 — 1.100 tys. ton, w r. 1929 — 800 tys. ton w imporcie i eksporcie łącznie. Spadek obrotu w r. 1929 tłumaczy się przedewszystkiem przerzuceniem części ładunków na Gdańsk i Gdynię. W obrocie z portami niemieckiemi biorą udział przeważnie towary wysokowartościowe, ponieważ zaś łącznie z reeksportem dokonywanym przez niemieckich pośredników obrót ten należy ocenić na zgórą 1.500 tys. ton — przeto straty stąd wynikłe dla polskiego bilansu płatniczego sięgają 300 milj. zł. Suma ta przy kierowaniu bezpośredniem transportów zamorskich przez Gdańsk i Gdynię byłaby corocznie zaoszczędzona.

EKSPORT TOWARÓW RUMUŃSKICH PRZEZ GDYNIĘ.

W tych dniach przez port gdyński, przeszły większe partje makuchów słonecznikowych z Rumunji, jako zapoczątkowanie towarowego tranzytu rumuńskich towarów przez nasze porty morskie.

OFERTA W SPRAWIE ELEWATORÓW WYMAGA STUDJÓW.

W związku z dyskusją na temat oferty amerykańskiej firmy inwestycyjnej Mac Donald Batlic Corporation w sprawie budowy sieci elewatorów zbożowych w Polsce, dowiadujemy się, że w chwili obecnej sprawa ta nie może być rozstrzygnięta, dopóki czynniki rządowe nie zbadają sprawy, czy budowa elewatorów zbożowych, przesądzająca w pewnym kierunku rozwój polityki rolnej państwa, jest ekonomicznie uzasadniona.

LICZBA MIESZKAŃCÓW GDYNI WZRASTA.

Liczba mieszkańców miasta Gdyni, według danych Urzędu Statystycznego, wynosiła w dn. 1 listopada 44.507 wobec 40.700 w dn. 1 października.

ROCZNE ZGROMADZENIE LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

w Grudziądzu odbyło się w dniu 8 listopada 1930 r. w auli gimnazjum klasycznego przy ul. Sienkiewicza.

Obrady zagaił prezes oddziału p. Gąsiorowski i na przewodniczącego zgromadzenia zaproponował wybrać p. dyr. Puppla. P. dyr. Puppel objąwszy przewodnictwo, przystąpił do obrad. Sprawozdanie z działalności oddziału za rok sprawozdawczy odczytała sekretarka p. Zofja Hussówna. Następnie prezes oddziału p. mjr. Gąsiorowski rozwijał poszczególne punkty sprawozdania, dając wyczerpujące objaśnienia, co do połączenia się Ligi Morskiej i Rzecznej z Komitetem Floty Narodowej, oraz sprawę budowy schroniska w Gdyni. Po odczytaniu sprawozdania kasowego, na wniosek p. Mirzyńskiego, udzielono ustępującemu Zarządowi absolutorjum. Do Zarządu zostali wybrani: prezes — dyr. Henryk Krupski, wiceprezes — dyr. Puppel, p. Irena Bolo-Antoniewiczowa, dyr. Bisztyga, prof. Dudzik, Eren-Kreuz, prof. Piórczyński, inż. Wrotnowski, red. Łydko, mjr. Gąsiorowski, Grzywacz, insp. Ossowski, kier. Ożga; do Komisji Rewizyjnej weszli: Bażański, Felski i Korzeniewski.

Rozporządzenia — Orzeczenia

O NOWE UREGULOWANIE OPŁAT MANIPULACYJNYCH I PROWIZYJNYCH P. K. O.

Pocztowa Kasa Oszczędności zwróciła się do Izb Przemysłowo-Handlowych, prosząc o wyrażenie swych uwag i spostrzeżeń na temat zmian, które zamierza przeprowadzić w wysokości dotychczasowych opłat manipulacyjnych i prowizyjnych. Celem racjonalizacji tych opłat oraz uproszczenia tych obliczeń, a przedewszystkiem potanienia operacyj wykonywanych w obrocie czekowym P. K. O., opiewającym na wyższe kwoty, brane są pod uwagę następujące uproszczenia:

a) opłaty do zł 100 — 10 groszy; ponad 100 — 30 groszy;

b) wypłaty bądź to przekazem na urzędy pocztowe, względnie czekiem kasowym w oddziałach P. K. O. do zł 100 — 20 groszy; ponad zł 100 — 40 groszy;

c) przelewy bądź to wewnętrzne na konta czekowe, bądź też na rachunki żyrowe w Banku Polskim, jak wreszcie wszelkie na Izbach Rozrachunkowych Banku Polskiego — wolne od wszelkiej opłaty;

d) jednorazowa opłata od stałych czeków i stałych zleceń przelewowych przy przelewach miesięcznych zł 5.40 rocznie, przy przelewach kwartalnych zł 1.80 rocznie.

Wydaje się, że tą zmianą zamierza P. K. O. przyciągnąć do korzystania ze swych urządzeń w większej mierze klientów, operujących większemi kwotami. Zwracają nam jednak uwagę, że dla mniejszych klientów przyniosłoby to większe niż dotąd obciążenia, a mianowicie miałoby się płacić według nowego projektu za:

zł 50.— gr. 10 zamiast gr. 5
zł 150.— gr. 30 zamiast gr. 20
zł 400.— gr. 30 zamiast gr. 20 itd.

Centralny Związek Przemysłowców we Lwowie proponuje ze swej strony ustalenie, jak następuje:

do zł 50.— — gr. 5
do zł 160.— — gr. 10
do zł 500.— — gr. 20
do zł 1000.— — gr. 30
ponad zł 1000.— — gr. 50

lub też:

do 500 zł — 5 gr. jak dotychczas
do 1000 zł — 10 gr. jak dotychczas
powyżej 1000 zł — 20 gr. jak dotychczas

PRAWO A SĄD.

Orzeczenia Sądu Najwyższego.

Podrobienie podpisu na wekslu nie skutkuje nieważności innych podpisów.

Zapatrywanie Sądu Apelacyjnego, że wobec podrobionego podpisu wystawcy, sporny weksel jest nieważny, nie jest słuszne.

Ważność wekslu ocenia się ze stanowiska art. 1 i 2 prawa wekslowego. Jeżeli posiada on wszelkie wymogi, o których w tych przepisach mowa, musi być uważany za dokument ważny.

Wobec tego, że sporny weksel tym wymogom odpowiada, a wszczególności znajduje się na nim także podpis wystawcy, to niema przyczyny odmawiać mu charakteru wekslu. Okoliczność, że podpis wystawcy jest podrobiony jest obojętna.

Tekst wekslu wskazuje jako remitenta wystawcę, ponieważ pierwszy indos pochodzi od remitenta, przeto także i legitymacja formalna powoda nie może ulegać wątpliwości.

Zobowiązania wekslowe są ściśle formalne i **każdy podpis, położony na wekslu formalnie, rodzi zobowiązanie wekslowe** bez względu na to, czy inne znajdujące się na nim podpisy są autentyczne.

Czy indosat, nabywszy po proteście weksel, może wykonywać prawa, wynikające z takiego wekslu.

Sąd Grodzki w wytoczonej przez biuro windykacyjne sprawie przeciwko kupcowi T. zasądził należność wekslową z kosztami. Obrońca pozwanego odwołał się do Sądu Odwoławczego i dowodził, że cesja wekslu jest fikcyjna z obejściem przepisów prawnych — bo osoby nabywające pretensje po proteście, a tem bardziej zawodowe biuro windykacyjne w celu ominięcia praw o pełnomocnictwach, po stracie wekslu charakteru obiegowego — nie mogą korzystać z pozornych podstawionych praw.

Sąd Odwoławczy wyrok pierwszej instancji uchylił i postępowanie umorzył.

Powód wniósł skargę kasacyjną i opierając się na odpowiedzialności z wekslu twierdził, że posiadacz ma prawo wykonywać wszelkie kroki do uzyskania należności i prosił o unieważnienie wyroku.

Sąd Najwyższy uznał, że zachodzi w danym wypadku fakt ukrytego pełnomocnictwa i wydał wyrok, przyznający słuszność pozwanemu.

Sprawy podatkowe

ORDYNACJA PODATKOWA W FORMIE DEKRETU.

Ze sfer gospodarczych komunikują, iż już w najbliższych dniach ogólna ordynacja podatkowa zostanie wprowadzona w życie dekretem p. Prezydenta Rzplitej.

Wykończenie ordynacji odbywa się obecnie w przyspieszonem tempie i w tym celu zainteresowane Ministerstwa otrzymały projekt dekretu ze zleceniem szybkiego zwrotnego odesłania z ewentualnemi uwagami. Projekt ogólnej ordynacji podatkowej jest nader obszerny, zajmuje bowiem około dwustu kilkudziesięciu stron druku. Ze zmian korzystnych wymienić należy wprowadzenie jawności postępowania wymiarowego dla podatku przemysłowego, podobnie, jak to ma miejsce przy wymiarze podatku dochodowego, nadto też pewne ulgi przy sposobie egzekucji.

OBNIŻENIE KAR ZA ZWŁOKĘ DO 1½%.

Minister Skarbu wydał zarządzenie, aby od wszelkich wpłat, uskutecznianych na poczet nieodroczonych i nierozłożonych na raty zaległości w podatkach bezpośrednich i opłatach stemplowych, bez względu na czas ich powstania, pobierano kary za zwłokę w wysokości 1½% miesięcznie, a nie jak dotychczas 2 proc. Zarządzenie p. Ministra Skarbu nakazuje stosowanie zniżonych kar za zwłokę już od dnia 24 bm. na czas zgóry sem naszej administracji.

TAJEMNICA BANKOWA A WŁADZE SKARBOWE.

Rok temu instytucje uzyskały w Min. Skarbu przyrzeczenie, że władze skarbowe uszanują wszędzie obowiązującą tajemnicę wkładów na rachunkach bieżących i lokatach wszelkiego typu. Wówczas wysuwano jako jeden z najważniejszych argumentów, przemawiających za tajemnicą bankową, że kapitalizacja wewnętrzna może się tylko wówczas rozwinąć, jeżeli publiczność będzie żywiła pełne zaufanie do instytucyj bankowych, do których ksiąg nie będą miały dostępu organa władz fiskalnych. Obecnie z różnych stron nadchodzą wiadomości, że funkcjonarjusze biur informacyjnych wkraczają do banków i żądają przedstawienia ksiąg dla zbierania informacyj o płatnikach. W niektórych bankach warszawskich dyrektorzy nie dopuścili do ksiąg delegatów władzy informacyjno-fiskalnej. Dyrektorom tym wytoczono procesy karne. Jak informuje prasa warszawska, w sprawie tej będą interwenjowały u Min. Matuszewskiego organizacje gospodarcze i społeczne.

PODSTAWY WYMIARU PODATKU PRZEMYSŁOWEGO.

Izby Skarbowe wydały polecenie podległym im urzędom skarbowym, aby przy wymiarze podatku przemysłowego udzielały płatnikom wszelkich informacyj, dotyczących podstaw, na zasadzie jakich wymiar został dokonany.

Eksport — Import — Cła

O NOWE TARYFY EKSPORTOWE.

Ze strony Zrzeszenia Związków Przemysłowych Zachodniej i Południowej Polski zwrócono uwagę p. Ministra Komunikacji na konieczność pewnych korektur w obecnym systemie taryf eksportowych, podkreślając z naciskiem sprawę taryf drzewnych. Zrzeszenie zwróciło uwagę przedewszystkiem na to, że w miarę wykrywania się nowych szans eksportu, taryfy kolejowe powinny się bezzwłocznie do tego dostosowywać. Jako przykład przytoczono konieczność obniżki taryf wywozowych na śruby i nity drogą na Gdańsk, oraz ewentualne szanse eksportu szamoty i dachówki azbestowo-cementowej do Skandynawji, co będzie wymagało wprowadzenia odnośnych niskich taryf eksportowych, leżących w tym wypadku także wybitnie w interesie kolei. P. Minister przyrzekł zarządzić, by tego rodzaju sprawy były rozpatrywane szybko i z jak największą życzliwością.

SUBMISJA NA DOSTAWY DO JUGOSŁAWJI

Donoszą nam: Dyrekcja Kolei Jugosłowiańskich ma zamiar w roku 1931 zakupić w drodze submisji różne artykuły techniczne, jak również materjały tekstylno-tapicerskie ,dalej materjał gumowy, szkło i porcelanę, aparaty miernicze oraz ich części, różne maszyny jak obrabiarki, piece do topienia metali i hartowania, jako też części do lokomotyw i wagonów. Firmom zainteresowanym służymy na życzenie bliższemi szczegółami, prosimy więc zwrócić się pod adresem naszej administracji.

MAC DONALD O POLITYCE CELNEJ ANGLJI.

Premjer Mac Donald na zgromadzeniu robotniczem w Belford oświadczył, że rząd brytyjski nie mógłby obiecywać szczerze dominjom, iż naród angielski zgodziłby się na taką politykę celną, któraby zmniejszyła obroty handlu zagranicznego Anglji, lub któraby spowodować mogła podrożenie żywności oraz surowców.

SUROWY ZAKAZ PONOWNYCH REWIZYJ CELNYCH W POCIĄGACH.

Częste skargi i narzekania na ponowne rewizje celne w pociągach i podróżnych, u których już raz na granicy rewizja bagażu została przeprowadzona, skłoniły Ministerstwo Skarbu do wydania surowych zarządzeń, zabraniających zasadniczo przeprowadzania rewizyj celnych w pociągach po wyjeździe tychże ze stacji granicznej. Zarządzenie to, łącznie z wydanem już zarządzeniem w sprawie rewizji celnej na granicy, usunie niewątpliwie wszelkie niedomagania w funkcjonowaniu władz celnych przy odprawie celnej pasażerów.

! Skrzynka zapytań !

z dziedziny porad fachowych i źródeł zakupów.

UPRASZA SIĘ O PODANIE ADRESU:

Nr. 5717. firmy, wyrabiającej osie ruchome.

Nr. 5757. firmy, która dostarcza zatrzaski (zameczki) znane powszechnie a używane do jedwabnych gotowych motylków męskich.

Nr. 5848. firmy, wyrabiającej prasy do robienia kółek opałowych.

Nr. 5852. firmy, wyrabiającej ozdoby do krat grobowych w formie liści.

Nr. 5866. firmy, dostarczającej maszyny do wyrobu karni.

Nr. 5872. firmy, wyrabiającej przyrządy do wyciągania korzeni z ogrodu o wadze 5—10 ton.

Nr. 5902/5914. krajowych i zagranicznych fabryk wiorów stalowych do froterowania.

Nr. 5920. firmy, wyrabiającej igły do maszyn do szycia.

Nr. 5926. firmy, mogącej dostarczyć kompletne urządzenia dla fabrykacji płyt akumulatorowych.

Nr. 5929. firmy, wyrabiającej sprężyny i igły gramofonowe.

Nr. 5939. fabryki wyrobów metalowych niklowych jak koszyczki do cukru, cukierków, podstawki do szklanek i t. p.

Nr. 5943. firmy, dostarczającej katalogi z nowoczesnemi wzorami na balustrady, bramy, ganki, ogrodzenia na groby i t. p.

Nr. 5869. firm na Śląsku zajmujących się detaliczną sprzedażą surówek odlewniczych różnych jakości.

Nr. 5896. hurtowni artykułów technicznych.

Nr. 5950. fabrykanta na drewniane maszyny do prania z zapędem ręcznym.

Nr. 5952. fabryki krajowej, wyrabiającej urządzenia do fabrykacji papy białej (bezsmołowej).

Nr. 5953. fabryki maszyn do wyrobów galanteryjno skórzanych.

Nr. 5966. fabryki, wyrabiającej przybory do uprzęży koni.

Nr. 5967. fabryki, wyrabiającej łyżwy.

Nr. 5968. fabryki, wyrabiającej wentyle mosiężne do studzień.

Nr. 5969. fabryki, dostarczającej łożyska kulkowe do maszyn rolniczych.

Nr. 5970 a. fabryki, dostarczającej hacele amerykańskie ostre i kwadratowe nr. 6 i 8.

Nr. 5971. firmy, wyrabiającej drut mosiężny, miedziany oraz fosforbronzowy.

Nr. 5972. firmy krajowej lub zagranicznej, wyrabiającej kompletne mechanizmy do gramofonów.

Nr. 5976. fabrykantów na żelazne szczotki do froterowania.

Nr. 5977. firmy, wyrabiającej korpusiki do wciągów do wciągania lamp o wadze $7\frac{1}{2}$ kg.

Nr. 5978. firmy, dostarczającej dziubki do wylewania nafty lub okowity do palenia z butelki, jest to rurka w korku.

Z życia placówek przemysłowo-handlowych

Fabryka Born & Schütze, Toruń-Mokre

Jedną z najstarszych zachodniopolskich fabryk budowy maszyn, to firma Born & Schütze, znajdująca się w posiadaniu kapitału polskiego, która w roku przyszłym obchodzić będzie 75-lecie swego istnienia. Przedsiębiorstwo to o szerszych rozmiarach produkcyjnych, pod wpływem długotrwałego kryzysu gospodarczego i przesilenia w przemyśle, przygniecione zostało przed kilku laty dotkliwie, lecz sfinansowane nanowo przez wybitnych przedstawicieli sfer przemysłowych Polski Zachodniej, rozwinęło ono znów wielce żywotną działalność wytwórczą, doznając odpowiedniego i należnego poparcia.

Zakres pracy toruńskich zakładów Born & Schütze jest bardzo rozległy na polu budowy maszyn, urządzeń oraz konstrukcyj żelaznych różnego rodzaju a gotowe ich fabrykaty już z okresu przedwojennego posiadają markę najlepszej renomy i znane są również na rynkach zagranicznych. Z głównych jej fabrykatów, na których produkcję warsztaty firmy toruńskiej specjalnie są nastawione, wymieniamy: bagry, czerpaki, pogłębiacze pływające i lądowe, bagry specjalne, elewatory, urządzenia transportowe, kotły parowe, dalej konstrukcje żelazne różnego rodzaju, zbiorniki, odlewy maszynowe i specjalne, odlewy budowlane, wreszcie ruszty wszelkich systemów oraz paleniska dla mniejwartościowego opału.

Na odrębne wyróżnienie zasługują budowane przez tę placówkę wytwórczą lokomobile przemysłowe na przegrzaną parę do 300 KM. mocy, najnowszego systemu. Lokomobile wyposażone są w stawidło suwakowo-tłokowe i w płaski regulator osiowy z podgrzewaczem dla wody parą odchodową i dostarczane są z kondensacją lub bez, względnie z jednym lub dwoma cylindrami. Maszyny te, jednoczące w swej konstrukcji wszystkie szczegóły ostatnich zdobyczy technicznych, urządzone są również dla wyzyskania ciepła pary odchodowej, co zwiększa stronę ekonomicznej ich wartości użytkowej.

Toruńską tę placówkę, polecamy usilnie najszerszemu poparciu.

—p—

„Elevator", Katowice, ul. Kamienna 41

Pośród poważnych zakładów fabrycznych przemysłu metalowego w Katowicach, jedno z poczesnych miejsc należy się Spółce Akcyjnej **„Elevator", dawniej Teodor Holtz i Kania & Kuntze.** Przedsiębiorstwo to, obejmujące produkcją swoją budowę maszyn oraz odlewnictwo stali, wykonuje wszelkiego rodzaju konstrukcje żelazne i aparaty szczególnie dla potrzeb górnictwa, jako też przemysłu transportowego. Z czołowych jej fabrykatów zasługują na wyróżnienie wózki wydobywcze, klatki wydobywcze, urządzenia transportu, dźwigi, żórawie, koła zębate, zwrotnice, rozjazdy, złożenia kołowe, koszyki rolkowe itd. Firma wymieniona wykonuje również wszelkiego rodzaju i rozmiarów odlewy stalowe według własnych i nadesłanych modeli. Jak w nagłówku już zaznaczyliśmy, centrala przedsiębiorstwa mieści się **w Katowicach przy ul. Kamiennej 4** a prócz tego biuro sprzedaży i przyjmowania zleceń znajduje się **w Warszawie, przy ul. Złotej 21,** na co interesowanym zwracamy uwagę.

—p—

Pod uwagę Interesentów wzgl. Inserentów!

Obecny stan postępu ogrzewań centralnych

49 numer „Rynku Metalowego i Maszynowego" poświęcimi w znacznej części zagadnieniom obecnego postępu **ogrzewań centralnych.**

Postępy techniki, fabrykacji i zastosowania acetylenu (spawanie)

W jednym z następnych numerów „Rynku Metalowego i Maszynowego" uwzględnimy szczegółowo współczesne zagadnienia fabrykacji i zastosowania acetylenu wzgl. kwestję spawania.

Redakcja i Administracja zaprasza zatem tak Interesentów jak i Inserentów tych ciekawych zagadnień wzgl. numerów do nadesłania swych uwag wzgl. życzeń najpóźniej do 1. XII. b. r.

Miejsce zarezerwowane

dla firmy

Lloyd Bydgoski

Tow. Akc.

BYDGOSZCZ, ul. Grodzka 28/29.

Telefony: 471, 472, 259.

Odpadki bawełniane

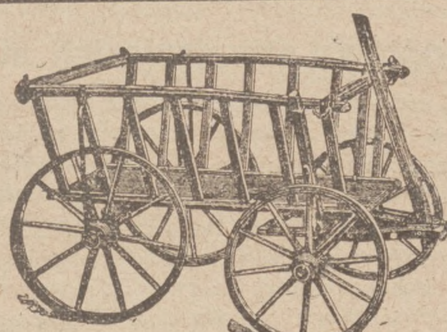
czesane białe, kolorowe w różnych gatunkach, brunatne w motkach, szmaty prane sterylizowane, ściereczki do czyszczenia maszyn, bawełnę knotową do świec, płótno do filtrowania dostarcza:

Mechaniczna Fabryka Czyściwa

JAKÓB MONAT, ŁÓDŹ,

Gdańska 138, Tel. 18836, Skrytka pocztowa 230

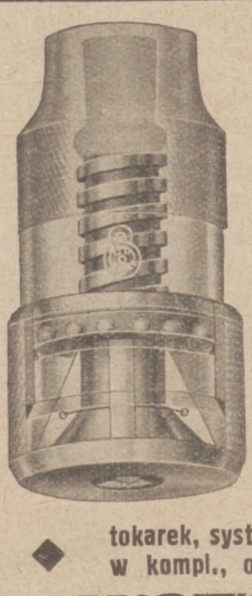
9316



Fabryka wyrabiająca **wózki ręczno-gospodarskie, drabinkowe i skrzynkowe** w wszelkich wielkościach poleca najkorzystniej

Fabryka Wózków B. Osiński

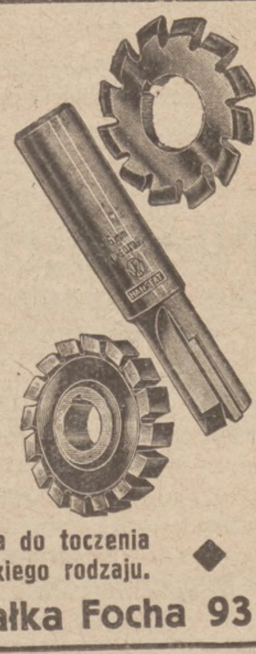
6147 **Krobia, pow. Gostyń** 8450



POWIĘKSZAJCIE
SPRAWNOŚĆ WASZYCH MASZYN
ZMNIEJSZAJCIE KOSZTY PRODUKCJI
PRZEZ ZASTOSOWANIE
NARZĘDZI PRECYZYJNYCH
PIERWSZORZĘDNEJ JAKOŚCI
DOSTARCZAMY ODWROTNIE LOKO POZNAŃ
WSZELKIE NARZĘDZIA DO OBRÓBKI
METALU NORMALNE, ANORMALNE.

8923





Gryzy - Rozwiertaki - Gwintowniki - Narzynki okrągłe i dwuszczękowe Wiertła specjalne cylindr. z stożkiem morsego i czworokątnym - Uchwyty do wiertarek, opatentowane, oryginalne Kupke i Verabo - Uchwyty do tokarek, system Cuhsmann - Stal specjalna do toczenia i ryflowania, Krupp - Narzędzia do toczenia w kompl., oryginalne Oekonom i osobne części - Maszyny do obróbki metalu wszelkiego rodzaju.

PAŁKOWSKI MIECZYSŁAW - Poznań 3, Marszałka Focha 93

Zegary kontrolne



We wszystkich większych przedsiębiorstwach fabrycznych oraz handlowych, pracujących na zmiany i zatrudniających znaczniejszą liczbę robotników i pracownik:w, przeprowadzenie prawidłowej oraz niezawodnej kontroli punktualnego przychodzenia do pracy, sprawia niejednokrotnie trudności i jest przyczyną różnych niedomagań. Ponieważ obowiązkowość i sumienność nie jest równomierną zaletą wszystkich pracowników, przeto urządzenia kontrolne są nieodzownym warunkiem dla prosperacji poważnych zakładów o większej liczbie robotników. Ze wszystkich stosowanych urządzeń, najodpowiedniejszemi okazały się zegary kontrolne, o ile ich konstrukcja odpowiada właściwemu przeznaczeniu i w funkcjonowaniu jest trwałą oraz niezawodną. Warunkom tym pod każdym względem odpowiadają zegary kontrolne robotnicze marki **„Univera"**, fabrykatu firmy **Brünsch & Co., Wiedeń IX, Kolingasse 10 a.** Zwracając interesowanym uwagę na produkcję specjalizowaną tej firmy, zalecamy przy zapotrzebowaniu zwrócić się pod wskazanym adresem o przesłanie szczegółowej oferty i cennika.

—p—

Patentowana świeca zapłonowa do silników spalinowych

Szanownym Czytelnikom naszym a szczególnie pp. kupcom branży automobilowej niemniej właścicielom samochodów zwracamy uwagę na ukazujące się w czasopiśmie naszem ogłoszenie **Warsztatów maszynowo-technicznych K. Domiszewski i Syn w Kołomyi,** których właściciel p. Domiszewski z początkiem czerwca r. b. zgłosił do opatentowania skonstruowaną przez siebie i znacznie ulepszoną świecę zapłonową. Z zalet wyróżniających świecę zapłonową systemu Domiszewski od wszelkich innych dotychczasowych typów przytoczyć wypada przedewszystkiem co następuje: elektrody jej nie zaoliwiają się i dają się ustawiać bez naginania, zapewnioną jest zatem niezawodność zapłonu i biegu maszyny, dalej izolacja jest niepękająca, niewrażliwa na gorąco i uderzenia, wreszcie świeca daje się łatwo rozbierać i czyścić. Komu zatem zależy na prawidłowym ruchu silnika, winien stosować krajowego wyrobu świece zapłonowe systemu Domiszewski, które dla wskazanych zalet zasługują na najszersze rozpowszechnienie tem bardziej, że w zupełności i z korzyścią zdolne są zastąpić tego rodzaju fabrykaty obce, importowane dotychczas na rynek polski we wielkich ilościach. W imię zasady propagowania wyrobów krajowych, popierajmy kołomyjskie zakłady wytwórczę K. Domiszewski i Syn.

—p—

Dostawa szwajcarskich maszyn i urządzeń elektrycznych

Import do Polski maszyn, silników i urządzeń elektrycznych zmniejszył się wprawdzie w roku bieżącym w porównaniu z latami poprzedniemi, lecz mimo to stanowi jeszcze w ogólnym naszym bilansie handlowym bardzo poważną pozycję. Znaczniejszy udział w dowozie przez zagranicę tych artykułów do Polski przypada w udziale przemysłowi szwajcarskiemu a z tych najbardziej na rynku naszym zaprowadzone są światowej sławy wyroby fabryki maszyn **Oerlikon w Zurychu.** Fabryka ta buduje i dostarcza najnowocześniejszych typów turbiny parowe, turbogeneratory, kompletne urządzenia elektrowni, koleje elektryczne, lokomotywy akumulatorowe, motory elektryczne, dynamo-maszyny, aparaty do elektrycznego spawania i nitowania, wentylatory i ekshaustory elektryczne, krany, dźwigi i żurawie elektryczne, wiertarki, szlifierki elektryczne itd.

Generalną reprezentację zurychskiej fabryki maszyn Oerlikon dzierży popularna na rynku naszym firma **M. Weinreb,** oddział maszyn we **Lwowie, przy ul. 3-go Maja l. 11 a,** która w stosunkowo krótkim czasie od chwili przejęcia przedstawicielstwa obdarzona została całym szeregiem poważnych zamówień i między innemi dostarczyła: 2 turbozespoły dla Fabryki Juty w Częstochowie o mocy 2000 KW, i generator dla Cukrowni w Kruszwicy o mocy 1700 KW, dalej 2 generatory dla Nakła 3400 KW, 2 generatory dla Kalet 4500 KW, po 1 generatorze dla Gniezna 200 KW i Bydgoszczy 3500 KW oraz przetwórnicę dla Bydgoszczy na 750 KW. — Wszystkie maszyny pracują ku najwyższemu zadowoleniu odbiorców. Prócz tego firma Weinreb wykonała pewną ilość mniejszych dostaw motorów o różnej mocy, transformatorów większych i mniejszych, aparatów elektrycznych itd. Fabryka maszyn Oerlikon dostarcza fabrykaty swoje w powszechnie znanem pierwszorzędnem wykonaniu i dla ułatwienia ich nabycia przyznaje odbiorcom przy pośrednictwie przedstawicielstwa swego, dogodne warunki płatności, dotrzymując punktualnie terminów dostawy.

—p—

POSTĘPY W PRZEMYŚLE

Technika cieplna

Wynik pracy siłowni rtęciowej.

Pomyślne wyniki pracy pierwszej siłowni (próbnej), opartej na zużytkowaniu ciepła wytwarzanej w specjalnym kotle pary rtęci *), skłoniły Towarzystwo Hartford Electric Light Co. do budowy w r. 1928 nowej elektrowni tegoż rodzaju, czyli o dwóch czynnikach — parze rtęci i parze wodnej — w South Meadow. Moc tej nowej elektrowni wynosi 10.000 kW, wydajność kotła 59 t/h pary wodnej o ciśnieniu 19,3 at. i temperaturze 371°.

W pierwszej siłowni — poza paroma drobnemi wypadkami chorobowemi — nie zdarzyło się ani razu zatrucie rtęcią obsługi, aczkolwiek nie zastosowano żadnych środków ostrożności ku temu. Zdarzył się natomiast wypadek z drugim zkolei kotłem rtęciowym, ustawionym przed kilkoma laty w tej siłowni. Mianowicie pękła — wskutek niedostatecznej wytrzymałości — jedna z sekcyj tego kotła. Wypadek zauważono na podstawie szybkiego obniżania się poziomu rtęci w kotle. Rtęć odparowywała bez żadnych szkodliwych dla kotła następstw i była unoszona wraz ze spalinami do komina. Wypadek ten atoli, łącznie ze skutkami niedostatecznej początkowo staranności obsługi, spowodował ubytek rtęci mniejszy niż 2 t. z całego jej zasobu 20 t-owego w kotle.

W nowozbudowanej elektrowni South Meadow pękła rura, jak się okazało, skutkiem złego wykonania i spora ilość rtęci wylała się do paleniska. Dopływ pyłu węglowego natychmiast wstrzymano. Ponieważ temperatura spalin przy wlocie do komina wynosiła zaledwie 150°, zaś para rtęci pod ciśnieniem atmosferycznem skrapla się już przy 350°, przeto znaczna część pary skondensowała się przed wylotem do komina.

Poza tem sam bieg pracy kotłów i silników nie wykazał żadnych trudności, w szczególności pod względem oddziaływania chemicznego. Kocioł, rury, zawory, skraplacz i kadłub turbiny wykonane są ze stali o małej zawartości węgla.

Od początku rb. instalacja jest w ruchu regularnym. W nocy obciążenie jej wynosi tylko 1000 kW., zaś od soboty do poniedziałku rano jest ona całkiem zatrzymana. Dotychczas siłownia wytworzyła 40 miljonów kWh, włącznie z rozchodem własnym, przy rozchodzie jednostkowym ciepła 2500 Kal/kWh.

(„Elektr. World", „VDI", „Przegl. Techn.")

*) „Przegl. Techn." 62 (1924), str. 166; 63 (1925), str. 658.

Spawanie

Wysokoprężny zbiornik spawany ze stali chromowo-wanadowej.

Wytwórnia A. O. Smith Corp. w Milwaukee zainstalowała zbiornik spawany na ciśnienie robocze 350 at. Zbiornik ten wykonano ze stali chromowo-wanadowej, a służyć ma on do pewnego procesu chemicznego. Grubość ścianek zbiornika wynosi 89 mm., długość 10.058 mm., średnica w świetle 660 mm. Przed ustawieniem zbiornika poddano go wielokrotnym próbom na ciśnienie 560 at. oraz ostukiwaniu, a następnie doprowadzono ciśnienie próbne do 700 at., przy którem dokonano badań stanu zbiornika. Pomiary wykazały, że w zbiorniku nie ukazały się ani rysy, ani niedopuszczalne odkształcenia, wobec czego bezpośrednio po tej próbie ustawiono zbiornik na miejscu pracy.

(„Power".)

Ochrona przeciwko promieniom Roentgena

Aczkolwiek wynalazek promieni Roentgena oddał ludzkości niezmierne usługi, niemniej lekarze operujący zapomocą tego środka, narażeni są często na niebezpieczeństwo, gdyż promienie potrafią wywołać i groźne choroby. Jak dotychczas, najlepszą ochroną był ołów, przez który promienie te nie przenikają, ale był on w praktyce lekarskiej niewygodny. Otóż jak donoszą z Ameryki, udało się tam wytworzyć pewien gatunek kauczuku, zastępujący z zupełnem powodzeniem ołów. Kauczuk ten zawiera składniki ołowiu. Nazywa się on w handlu „promiennym kauczukiem".

Wynalazek Polaka zagranicą

Starszy radca Urzędu Górniczego w Morawskiej Ostrawie, Polak Roman Magielnicki, wynalazł indykator do stwierdzania istnienia w szybach gazów wybuchowych. Indykator ten jest niezwykle dokładny. Zastąpić ma używane dotychczas lampy benzolowe. Aparat wykazuje zawartość metanu w powietrzu kopalnianem już przy ilości 0,1 proc. Aparat jest połączony z używaną w kopalniach lampą elektryczną

Komunikacja i Transport

Przyspieszenie biegu pociągów

Zakończone w tych dniach obrady międzydyrekcyjne w sprawie przyszłego układu jazdy doprowadziły do uchwalenia kilku zmian, będących pewnym krokiem naprzód na drodze europeizacji naszych kolei.

M in. znaczna część pociągów pośpiesznych będzie przy zachowaniu dotychczasowej szybkości przemianowana na t. zw. „pociągi przyspieszone" z taryfą normalną (osobowa), co znacznie skróci podróże dalekobieżne bez podniesienia kosztów przejazdu.

Dość znacznemu przyspieszeniu ulegną pociągi pospieszne na linjach z Warszawy do Krakowa, Poznania, na dystansie Kraków—Lublin i t. d. M. in. pociąg osobowy Warszawa wsch. — Lwów przez Rejowiec i Bełżac, który dotychczas szedł niezmiernie wolno, będzie przyspieszony na całym dystansie o 4 godz.

Rozpoczęta w roku b. akcja w kierunku przyspieszenia biegu i kasowania zbyt częstych postojów pociągów, ma być kontynuowana. Największemu przyspieszeniu mają ulec pociągi na dystansie Kraków — Lwów, ponadto zaś na linji Warszawa — Poznań przez Strzałkowo. Od 15 maja wprowadzony będzie nowy pociąg pospieszny, wychodzący z Warszawy gł. o 5-ej rano w kierunku na Łódź Kal. i dzielący się w Ostrowiu Wlkp. na dwie partje: do Wrocławia i Poznania.

Na ostatniej konferencji międzynarodowej delegacja polska usiłowała uzyskać krótsze połączenie Warszawy z Paryżem, tak, aby pociągi, odchodzące rano z dworca głównego, zdążały na następny dzień przed północą na Gard du Nord w Paryżu. Usiłowania te napotkały jednak na trudności ze strony kolei niemieckich, których delegaci zastrzegli się, że do 15 maja nie zdążą już porobić odpowiednich zmian w rozkładzie swoich pociągów, obiecali jednak poczynić je od 1932 r.

Pożyteczne i zdawna oczekiwane inowacje władz kolejowych są spowodowane współzawodnictwem: na dystansach międzynarodowych szlaków samolotów, a w wewnętrznej komunikacji — autobusów.

Oświetlanie reflektorami stacyj kolejowych

System oświetlania reflektorami stacyj kolejowych zastosowany, zresztą rzadko, w Ameryce, Hiszpanji i Australji został zużytkowany ostatnio także i przez Polskie Koleje Państwowe i to w obrębie dyrekcji gdańskiej. Okazał się on, jak dotąd, istotnie korzystny.

Najwyższa linja kolejowa w Europie

Grupa finansistów szwajcarsko-amerykańskich przystąpiła do budowy najwyższej linji kolejowej w Europie, której główny odcinek przebiegać będzie przez strefę lodowców i wiecznych śniegów. Będzie to nawpół zębata, nawpół linowa kolej na szczyt Piz-Bernina, w odległości 112 klm. od St. Moritz. Linja ta będzie miała 9340 m. długości. Punktem wyjścia jest Morteratsch na wysokości 1899 m., punktem zaś końcowym będzie Bernina na wysokości 4018 m. na której szczycie stanie z przepychem urządzony hotel, tak, że pociągi na nowej linji górskiej będą pokonywały na przestrzeni niespełna 10 kilometrów olbrzymią różnicę wzniesienia 2019 m. Podróż na sam szczyt trwa 80 minut, przyczem dla wygody podróżnych pociąg prowadzi wagon restauracyjny. Koszt budowy tej linji, która będzie najwyższą w Europie, istniejące bowiem dotychczas linje na Jungfraujoch, Eismeer i Gornergrat nie dosięgają tej wysokości, wyniesie około 12 miljonów franków. Kolej ta będzie jednocześnie trzecią zrzędu pod względem wysokości na całym świecie, przewyższają ją bowiem tylko 2 linje górskie w południowo-amerykańskich Andach, które sięgają wysokości 5000 m.

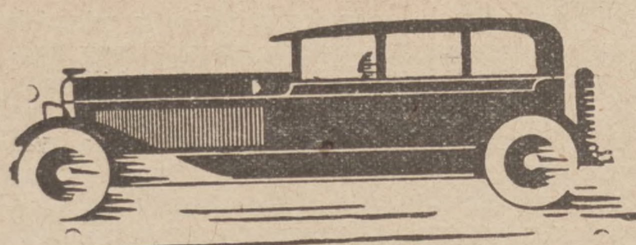
Koleje papieskie

W myśl postanowień Traktatu Loterańskiego, zawartego w zeszłym roku między Włochami a Watykanem, siedziba papieska ma być połączona specjalną linją kolejową z siecią kolei włoskich. Linja ta znajduje się obecnie w budowie. W związku z tem władze państwa papieskiego zajmują się kwestją pociągów, jakie kursować będą na tej linji, służąc do użytku papieża lub innych wysokich dygnitarzy świata watykańskiego.

Pociąg papieski wybudowany będzie całkowicie i wyłącznie na podstawie projektów techników włoskich, przez firmę włoską. Dekoracje i umeblowanie pociągu będą również dziełem artystów włoskich. Wagony pociągu papieskiego pokryte będą z zewnątrz metalem lakierowanym na ciemno z herbem papieskim z bronzu. Ściany wagonów będą wybite czerwonym adamaszkiem; na suficie znajdować się będą złote boazerje, pośrodku których widnieć będzie tjara papieska.

Specjalną uwagę poświęcili technicy projektowi wagonu tronowego. Meble w tym wagonie będą mahoniowe.

Oprócz pociągu papieskiego mają być wybudowane nieco później wagony salonowe dla dygnitarzy watykańskich; w razie potrzeby będą one przyczepiane do pociągów włoskich, odchodzących z dworców rzymskich. Projektowana jest również budowa kilku wagonów towarowych koloru ciemnoniebieskiego z herbem papieskim.



Dział Samochodowy

Zima a zatrucia automobilistów gazami spalinowemi

Z nastaniem zimy zaczęły się mnożyć nieszczęśliwe wypadki, spowodowane zatruciem gazami spalinowemi, wydzielanemi przez motory samochodowe. O szkodliwości dla zdrowia ludzkiego gazów spalinowych pisaliśmy już parokrotnie. Ich trujące działanie spowodowane jest niekompletnem spaleniem mieszanki w cylindrach i spowodowanej przez to obecności w gazach tlenku węgla (CO) Tlenek węgla, nawet w bardzo nieznacznych ilościach wywołuje śmiertelne zatrucie przez silne odtlenienie krwi.

Gazy spalinowe, w warunkach normalnych swobodnie uchodzące w powietrze, mogą w pewnych wypadkach dostać się do płuc pasażerów, obsługi lub innych ludzi, zatrudnionych przy samochodach i spowodować nieszczęście. Zachodzi to np. wtedy, kiedy z powodu zimna zamyka się szczelnie garaż, a równocześnie puszcza się w ruch motor. O takim wypadku donosi np. prasa codzienna, która podaje:

„Donoszą z Rzeszowa, że wczoraj wieczorem wydarzył się tam tragiczny wypadek. Właściciel autobusu Stanisław Golem wraz z szoferem oraz jego pomocnikiem zajechali do garażu i tam postanowili w zamkniętym autobusie przenocować. Ponieważ było zimno, szofer puścił motor w ruch, celem ogrzania autobusu, poczem wszyscy zasnęli. Ulatniający się gaz benzynowy wypełnił wnętrze wozu, tak, że wszyscy śpiący ulegli zatruciu. Rano znaleziono Golema bez życia, zaś szofera i jego pomocnika w stanie nieprzytomnym odwieziono do szpitala."

Prócz tego doniosły gazety i o innych wypadkach. Zdarzyło się np., że w autobusie nastąpiło zatrucie pasażerów z powodu nieszczelności ogrzewania gazowego.

Wypadki te zmuszają nas mimowoli do ostrzeżenia wszystkich automobilistów przed niebezpieczeństwami, grożącemi im w czasie zimy. Należy więc pamiętać o tem, że w zamkniętym garażu nie wolno w żadnym wypadku puszczać motoru w ruch, należy też dbać o szczelność „centralnego ogrzewania" samochodów.

Na tem jednak nie koniec. W zimie należy obawiać się nietylko zatrucia gazami spalinowemi lecz i pożarów, spowodowanych wadliwie urządzonem ogrzewaniem garażów. A więc z nastaniem zimy musimy zdwoić naszą ostrożność i uwagę, aby zbyt drogo nie opłacić jakiegoś niedopatrzenia.

Koleje polskie a autobusy

Ruch autobusowy sprawia kolejom coraz więcej kłopotu i staje się coraz poważniejszym konkurentem, zarówno, jeśli chodzi o przewóz pasażerów, jak i o przewóz towarów, i to nawet przewóz dalekobieżny.

Wielkiem ułatwieniem dla przewozu towarów autobusami jest różnicowa taryfa kolejowa oraz miejski podatek, obciążający przewóz kolejowy do kilkudziesięciu miast cłem, od którego wolny jest przewóz samochodowy. Budowa bowiem taryf kolejowych przewiduje, oprócz spadania ceny przewozu równomiernie z przyborem odległości, również różnorodną skalę taryfowania artykułów droższych i tańszych. Tak np. kolej przewozi artykuły cenne pięć razy drożej od surowców, licząc przewóz surowców znacznie niżej od kosztów własnych. W przeciwieństwie od tego autobusy przewożą towary wszelkiego rodzaju według taryfy, odpowiadającej zawsze własnym kosztom przewozu i prawie jednakowej dla wszystkich towarów. — Gdyby kolej, podnosząc stawki za przewóz surowców, obniżyła stawki towarów drożej taryfowych, wówczas koszt przewozu koleją mógłby być niższy od przewozu samochodowego, jednak takie załatwienie sprawy zachwiałoby całem życiem gospodarczem.

Koleje są więc w sytuacji bez wyjścia, gdyż ani reorganizacji taryf kolejowych w sensie wyżej przytoczonym przeprowadzić nie można, ani też podatek miejski, dający kilkunastu miljonowy dochód dla kilkudziesięciu miast, nie łatwo mógłby być zastąpiony przez inne wpływy bez gruntownej rewizji polityki finansów komunalnych, narazie jeszcze nieaktualnych.

Wobec tego można było narazie dokonać tylko częściowego przeredagowania podatku miejskiego. W najbliższym czasie ukaże się z mocą obowiązującą od 1 grudnia rb. nowa redakcja rozporządzenia wykonawczego o poborze tego podatku, ustalająca pewne zmiany dokonane przeważnie przez wzgląd na konkurencję samochodową. Do najważniejszych zmian należy obniżenie do najniższej stawki opodatkowania przewozu w przesyłkach drobnych do 300 kg., oraz przewozu wszelkich przesyłek pospiesznych. Pozatem nowe rozporządzenie przewiduje uwolnienie od podatku miejskiego zwrotnego przewozu naczyń i opakowań próżnych, rzeczy przesiedlenia oraz przesyłek niewykupionych. W przyszłości podatek miejski będzie prawdopodobnie zryczałtowany i rozłożony równomiernie na ruch samochodowy i kolejowy.

Trudno jednak przypuszczać aby bez gruntownej reorganizacji całej, zbyt etatystycznej, gospodarki kolejowej udało się kolejom drogą lojalnej konkurencji zwalczyć samochody.

Rozpadnięcie się niemieckiego kartelu benzynowego

Szereg największych firm benzynowych niemieckich, jak Benzol-Verband, Deutsch-Amerikanische Petroleum Gesellschaft, Deutsche Gasolin A. G., Oelhag, Olex, Rhenania Ossag i inne wypowiedziały kartel cennikowy na benzynę, obniżając bezpośrednio potem swe ceny średnio od 1 do 3 fen. na litrze. Powodem rozpadnięcia się kartelu było udzielanie odbiorcom poważnych rabatów przez drobne i średnie przedsiębiorstwa, które, nie posiadając rozgałęzionej sieci stacyj benzynowych, obciążającej przedsiębiorstwa znacznemi kosztami stałemi, mogły sprzedawać poniżej cen kartelu, kompensując obniżkę cen większym obrotem. To postępowanie mniejszych i średnich firm przyciągnęło do nich szereg poważnych odbiorców, którzy w normalnych warunkach zaopatrywali się w wielkich firmach. Te ostatnie, widząc z jednej strony kurczenie się swego zbytu, z drugiej zaś niskie ceny outsiderów kartelu, prowadzących tanią benzynę rumuńską, skorzystały z pierwszej okazji, jaką była odmowa zapłaty kary konwencyjnej przez jedną z firm skartelizowanych i doprowadziły do rozpadnięcia się kartelu. Nie bez znaczenia również był fakt, że rząd, na zasadzie noweli do ustawy kartelowej, zamierzał w najbliższym czasie zbadać kwestję cen benzyny i przeprowadzić ewentualnie przymusowe obniżenie oficjalnych cenników do poziomu realnie osiąganych cen. Wymówienie konwencji zapobiegło tej ewentualności.

Benzyna syntetyczna na rynku amerykańskim

Od 2 lat już prowadzone są poważne prace celem przemysłowego zorganizowania produkcji syntetycznej benzyny z węgla. Obecnie prace te doszły tak daleko, że postanowiono benzynę syntetyczną rzucić na rynek amerykański.

O benzynie tej piszą tamtejsze gazety:

Automobiliści w Stanach Zjednoczonych wkrótce będą mieli sposobność kupowania do swych motorów sztucznej gazoliny, wyrabianej ze zwykłego węgla, jak wykazuje oznajmienie, ogłoszone przez Standard Oil w New - Jersey.

Powyższe oznajmienie wyjawia zawartą ugodę z niemiecką firmą, przez którą produkt ten zostanie eksportowany. Utworzona zostanie kompanja łącznie z Standard Oil Co. i I. G. Farbenindustrie, która będzie fabrykowała i rozpowszechniała nowe paliwo motorowe.

Obecnie w Niemczech używają około 250.000 metrycznych ton tego opału rocznie. Koszt fabrykowania sztucznego opału równa się prawie kosztowi produkowania gazoliny (benzyny) z ropy naftowej. Podobna sztuczna gazolina ma być lepsza dla motorów, nie tworzy osadu w cylindrach i nie powoduje stuków.

Jeżeli próba wprowadzenia benzyny syntetycznej w Ameryce się powiedzie, niemiecki przemysł chemiczny ruszy ze swym nowym produktem na inne rynki światowe.

Motor ropowy w automobiliźmie

Naukowa ekspedycja francuska, wysłana przy pomocy rządu na Saharę i aż do brzegów Nigru, posługuje się ciężarówkami „Laffly", które są zaopatrzone w motory Peugeot-Diesel na paliwo ciężkie. Maszyny te rozwijają szybkość do pięćdziesięciu kilometrów na godzinę.

Jak wiadomo, samochody ciężarowe szwajcarskiej licencji Saurera, które będą budowane w Polsce, zaopatrzone są również w motory, działające na zasadzie motorów Diesela (Saurer-Diesel).

Także i kompanja autobusowa w Berlinie (B. V. G.) poddaje obecnie próbom motory ropne systemu Mercedes-Diesel. Próby te wypadły o tyle pomyślnie, że przejście autobusów berlińskich na paliwo ciężkie jest prawie pewne.

Są to wszystko zapowiedzi dobitne tej wielkiej przyszłości, jaką posiada motor na paliwo ciężkie w automobiliźmie.

Auto zwycięża koleje

Na wzór kolei w innych państwach, koleje czechosłowackie, chcąc przeciwdziałać znacznej konkurencji samochodowej, szczególniej w dziedzinie przewozów towarowych na małe odległości, próbowały w ostatnich czasach zorganizować podobne przewozy samochodowe na własną rękę.

Przed kilku miesiącami koleje uruchomiły 10 maszyn ciężarowych o pojemności 3—5 t., i 5 przyczepek. W Słowacji koleje eksploatują już od pewnego czasu obsługę samochodową dla przewozu pasażerów do Teplic i Trenczyna; dążą tam również do zupełnego skasowania istniejącej trakcji elektrycznej. Próby, przeprowadzone w dziedzinie przewozów towarów i większego transportu ogólnego, dały doskonałe rezultaty.

Oferty Saurera i Dreyfusa na pożyczkę autobusową dla Warszawy

Przed kilku dniami zanotowaliśmy doniesienie prasy niemieckiej o nowej ofercie „Saurera" dla magistratu warszawskiego na rozszerzenie komunikacji autobusowej. Obecnie w tej sprawie dowiadujemy się, że nowa ta oferta polega jedynie na zaproszeniu przedstawiciela magistratu do zwiedzenia fabryki „Saurera" w Szwajcarji oraz fabryki podwozi i garażów autobusowych, urządzonych przez tę firmę w kilku miastach zagranicznych. W odpowiedzi na to zaproszenie magistrat postanowił wydelegować do Szwajcarji naczelnika działu autobusowego tramwajów miejskich, inż. Dąbrowskiego.

W ostatnich dniach magistrat otrzymał jeszcze jedną ofertę na pożyczkę autobusową od francuskiej firmy bankowej Dreyfus, która występuje w imieniu grupy kapitalistów amerykańskich. Oferta ta jest taka sama jak „Saurera", to znaczy proponuje udzielenie magistratowi pożyczki na budowę warsztatów autobusowych, asfaltowanie ulic i nowe autobusy, przyczem część tej pożyczki miałaby charakter towarowy(podwozia, maszyny itp.).

Ponieważ historja tych ofert datuje się od dwóch lat prawie i dotychczas nie doszło nawet do ścisłego określenia propozycyj, więc za kilka miesięcy najwcześniej można się będzie zorjentować, czy projekt tej pożyczki jest realny.

Upadek przemysłu samochodowego na Węgrzech

W statystyce Krajowego Związku Węgierskich Kupców Samochodowych odźwierciedla się nietylko ogólne przesilenie gospodarcze — ale także proces podupadania ruchu motoryzacji kraju, a zwłaszcza katastrofalny upadek handlu samochodowego. Z końcem roku ubiegłego zniknęli na Węgrzech wszyscy przedstawiciele zagranicznych firm samochodowych, a w bieżącym likwidują się już nawet reprezentacje największych i najbogatszych koncernów światowych. Sprzedaż na raty ustała zupełnie z powodu ogólnego niedowierzania i braku zaufania przy udzielaniu kredytu. Weksli samochodowych żaden bank na Węgrzech nie przyjmuje.

W ciągu pierwszych dziewięciu miesięcy r. b. ilość sprzedanych samochodów osobowych na Węgrzech wynosiła 936 wobec 2135 sztuk sprzedanych w tym samym okresie ub. roku, to znaczy o 57 proc. mniej, samochodów ciężarowych sprzedano w tymże okresie czasu r. b. 333 sztuki, wobec 811 sztuk sprzedanych w tym samym okresie roku ubiegłego, t. zn. o 59 proc. mniej. Motocykli sprzedano o 45 procent mniej.

Światowy ruch samochodowy

Ministerjum Handlu Stanów Zjednoczonych ogłasza co rok dane statystyczne samochodów będących w ruchu na całym świecie. Oto kilka cyfr z tej ciekawej statystyki. W roku 1929 następujące państwa posiadały ponad 200.000 maszyn osobowych: Stany Zjednoczone — 40.156.115, Anglja — 850.000, Francja — 675.000, Niemcy — 300.000, Austrja — 386.885, Argentyna — 305.568, Kanada — 951.424, Hiszpanja — 155.380, Italja — 250.000, Nowa Zelandja — 135.385, Belgja i Indje po 180.000 — inne państwa poniżej 100 tysięcy.

Na całym świecie w r. 1927 było czynnych 29.955 maszyn, co wynosi jedną na 600 mieszkańców. W Stanach Zjednoczonych obecnie wypada jeden samochód na 4 mieszkańców. Następnie idą w porządkowej klasyfikacji Wyspy Hawajskie, Kanada, Nowa Zelandja, Australja, a dopiero potem Anglja, Francja, Niemcy.

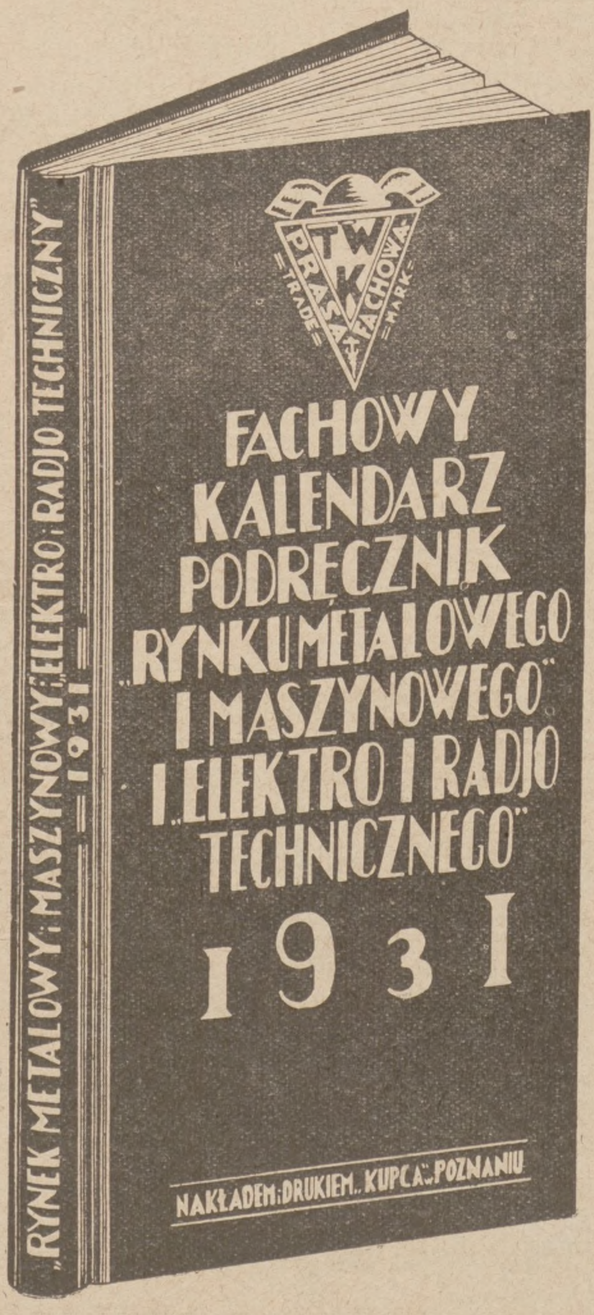
Nowe rekordy Voisina

Ten 12-stocylindrowy wyścigowiec francuski do poprzednich swoich rekordów dodał nowe następujące: 11 dni — 35.000 kilometrów, szybkość średnia 125 klm. 960 m. na godzinę; 12 dni — 35.744 klm. Przy 309-ej godzinie nieprzerwanej jazdy na torze w Monthlery miał ten wóz 38.0020 klm., przebytych z szybkością średnią 123.042 klm.

Międzynarodowa wystawa samochodów

Izba Przemysłowo-Handlowa w Poznaniu komunikuje, że termin międzynarodowej wystawy samochodów i motocykli, która miała się odbyć w Berlinie w listopadzie br., przesunięty został na koniec lutego 1931 r.

KALENDARZ FACHOWY jest dla firm wytwórczych i hurtowych nadzwyczaj korzystną okazją do zareklamowania się! Wydatek jest jednorazowy i nieduży, a inserat pozostaje aktualny i działa skutecznie przez cały długi rok! Wszystkie firmy zainteresowane upraszamy o szybkie nadsyłanie zamówienia.



⅓ naturalnej wielkości.

DOROCZNY
Fachowy Kalendarz-Notatnik i Podręcznik

dla branży metalowo-maszynowej, elektro- i radjotechnicznej, budowlanej, drzewnej, ceramicznej, automobilowej, rowerowej, motocyklowej i maszyn rolniczych

na rok 1931

Administracja „Rynku Metalowego i Maszynowego"
Poznań, ul. Wielka 10. Telefon 22-77.

Uwaga: Firmy, które jeszcze w tych dniach zamówią Fachowy Kalendarz na rok 1931, pomieszczone będą w spisie subskrybentów Fachowego Kalendarza.

Księgarnia „Kupca"
Poznań, ulica Wielka 10

poleca następujące niemieckie fachowe książki po cenach oryginalnych:

		R. M.
8.	Die Beleuchtungsstoffe — Perl — Wyd. 2. . . .	2,—
38.	Die Galvanoplastik — Weiss — Wyd. 6 . . .	5,—
42.	Desinfektionsmittel und -apparate — Heckenast — Wyd. 2	4,—
43.	Die Heliographie — Husnik — Wyd. 3	4,50
49.	Anleitung zum Formen und Giessen — Uhlenhuth Wyd. 9	4,—
52.	Die Legierungen — Krupp — Wyd. 4	6,—
59.	Die Glasätzerei — Miller — Wyd. 5	3,—
61.	Die Verwertung von Abfallstoffen — Koller — Wydanie 3	6,—
65.	Fabrikation der Emaille — Randau — Wyd. 5 . .	4,—
67.	Das Holz und seine Destillationsprodukte — Thenius — Wyd. 3	6,—
73.	Löten und Schweissen — Schlosser — Wyd. 5 .	4,—
74.	Die Gasbeleuchtung — Müller	2,—
80.	Brikett Industrie — Jünemann — Wyd. 3 . . .	4,50
81.	Darstellung des Eisens — Japing — Wyd. 2 . .	5,—
89.	Die Feuchtigkeit d. Wohngebäude — Keim — W. 2	2,50
103.	Kupfer u. Messing — Japing — Wyd. 2 . . .	3,—
106.	Dachpappe — Luhmann — Wyd. 3	4,—
109.	Zink, Zinn u. Blei — Richter — Wyd. 3	6,—
111.	Antimonpräparate — Oehme	2,—
130.	Die Zinkhochätzung — Husnik — Wyd. 4 . . .	6,—
144.	Verwertung der Holzabfälle — Hubbard — Wyd. 4	4,—
146.	Rezeptb. f. d. Metall-Industrie — Bergmann — W. 3	4,—
153.	Die Brillen, das dioptrische Fernrohr und Mikroskop — Neumann	4,—
154.	Die Fabrikation d. Silber- und Quecksilberspiegel — Cremer — Wyd. 3	4,—
155.	Die Technik der Radierung — Roller — Wyd. 5 .	2,—
162.	Ätzen d. Metalle — Schuberth — Wyd. 3 . . .	4,—
185.	Feuerungsanlagen — Jüptner	6,—
187.	Das Sandstrahlgebläse — Mertens	2,—
188.	Steingutf. — Steinbrecht — tom I — Wyd 2 . .	5,—
189.	Die Fabrik. d. Leuchtgase — Thenius	8,—
205.	Maschinenöle — Andés — Wyd. 2	7,50
234.	Der Eisenrost — Andés	5,—
243.	Das Gasglühlicht — Castellani	3,—
255.	Blattmetalle, Bronzen etc. — Andés	5,—
259.	Das Gas und seine moderne Anwendung — Frenzel	1,—
266.	Die Holzbiegerei — Andés — Wyd. 2	6,—
280.	Verwertung des Torfes — Thenius	6,—
293.	Die Schmelzung d. Hohl- etc. Gläser — Schnurpfeil	4,—
294.	Die Asphalt-Industrie — Lindenberg	6,—
307.	Das Messingwerk — Gurnik	2,—
313.	Beseitigung des Staubes — Andés	5,—
324.	D. flüss. Heizmaterial — Rossmässler . . .	3,—
325.	Der Schmirgel u. s. Ind. — Haenig	3,—
329.	Nutzholz liefernde Holzarten — Laris	4,—
331.	Generatorgas — Kietaibl	5,—
332.	Kesselstein — Andés	4,—

Cena podana w markach niemieckich, które przelicza się po 2,13. — Do każdej książki dochodzi jeszcze koszt wysyłki 1,50 zł. Książki wysyła się jako poleconą przesyłkę i jedynie za poprzedniem nadesłaniem gotówki.

Przemysł Rowerowy i Motocyklowy

Organ Związku Mechaników Samodzielnych na Polskę Zachodnią

Groźny zatarg w kolarstwie

Parokrotnie już zaznaczyliśmy, że nas interesuje najwięcej przemysł i handel rowerowy, sport natomiast zajmuje nas tylko o tyle o ile potrafi wpłynąć na kształtowanie się konjunktury w przemyśle rowerowym. Trudno jednak nieraz pominąć milczeniem ważniejsze przejawy życia sportowego, które obecnie tak ściśle wiąże się z życiem całej branży rowerowej. Z tego właśnie powodu zamieszczamy obecnie oryginalną korespondencję „Ilustrowanego Kurjera Codziennego" o zatargu w polskim kolarstwie. I. K. C. podaje m. in.:

W polskim sporcie kolarskim wynikł groźny zatarg, następstwa którego nie dadzą się narazie przewidzieć. Zarząd Związku Polskich Towarzystw Kolarskich dał dowód lekceważenia poważnych spraw sportowych i traktowania ich zupełnie pobieżnie i bez zastanowienia się, natomiast z pewną dozą stronniczości, na niekorzyść niektórych ośrodków sportowych prowincjonalnych.

Idzie o sprawę tegorocznego długodystansowego mistrzostwa Polski na torze. Tytuł mistrza Polski przypadł w udziale Łodzianinowi Arturowi Schmidtowi. Decyzją swą z dnia 10 października, ZPTK odebrał ten tytuł Schmidtowi i przyznał go kolarzowi warszawskiemu z W. T. C., Włodarczykowi. „Union" nietylko że nie przyjął do wiadomości decyzji ZPTK., ale wystąpił przeciwko naczelnej magistraturze ostro, zresztą, jak się przekonamy z poniższych szczegółów, zupełnie słusznie. Mianowicie Związek Z. P. T. K. przewidział na dzień 14 września wyścig o tytuł mistrza Polski dla długodystansowców torowych na przestrzeni 50 kilometrów, który też zgodnie z kalendarzykiem odbył się w Łodzi na torze w Helenowie. Związek jednak nie miał ułożonego regulaminu. Zachodzi więc pytanie, jak może być rozgrywana pewna konkurencja i to o tak zaszczytny tytuł mistrza Polski. Organizacja mistrzostw została powierzona „Unionowi", który sam, na podstawie doświadczeń w przeprowadzaniu imprez kolarskich, zebranych w ciągu 32 lat istnienia stowarzyszenia, ułożył regulamin mistrzostw. Regulamin ten przewidywał, że wyścig jest w zasadzie konkurencją punktową, jednakowoż, o ile jeden z zawodników wyprzedzi swych kolegów conajmniej o jedno okrążenie, to uznany zostanie za zwycięzcę, bez względu na ilość uzyskanych punktów.

W dniu zawodów przybył prezes Związku Polskich Towarzystw Kolarskich p. Bodalski i oświadczył, że regulamin, ułożony przez „Union" nie podoba mu się, gdyż jest niewłaściwy dla tej konkurencji. P. Bodalski zasiadł do stołu i sam... ułożył nowy regulamin, dostosowany już, zdaniem jego, idealnie, do długodystansowych wyścigów. Regulamin prezesa ZPTK mówi, że wyścig rozgrywany jest wyłącznie na punkty. Wyścig jest rozgrywany z pięcioma finiszami, po każdych 10 kilometrach, a pierwszym czterem w poszczególnych finiszach zaliczone będą punkty. Zwycięża ten, kto zdobędzie największą ilość punktów, przyczem znalezienie się pierwszym na mecie w ostatniem okrążeniu nie decyduje bynajmniej o pierwszeństwie.

Należy dodać, że regulamin, ułożony przez p. Bodalskiego nie przewidział równej ilości punktów.

Przed biegiem p. Bodalski oficjalnie zaprasza zawodników do stołu sędziowskiego, pyta, czy nowy regulamin jest dla nich zrozumiały i zaznacza, że regulamin poprzedni jest unieważniony. W czasie biegu zaznaczyła się rywalizacja pomiędzy Szmidtem a Włodarczykiem. Szmidt jest czterokrotnie drugim, zdobywa więc w sumie dwanaście punktów, Włodarczyk dwa razy jest trzecim, poczem „ucieka" i wyprzedza swych kolegów o okrążenie, jest więc dwa razy pierwszym. W sumie Włodarczyk zdobywa również dwanaście punktów. Dwaj zawodnicy zdobyli jednakową ilość punktów.

Komisja sędziowska, przewodniczącym której był p. Bodalski, stanęła wobec trudnego zadania

i po dłuższej naradzie zarządziła rozgrywkę między Szmidtem a Włodarczykiem. Szmidt, posłuszny decyzji jury stanął na starcie, Włodarczyk uchylił się od walki, oświadczając, że ten rodzaju biegu jemu nie odpowiada. Komisja sędziowska utrzymała w mocy swą decyzję i Szmidt sam przejechał dwa razy przestrzeń 1200 m., zdobywając tem samem tytuł mistrza Polski. Prezes Bodalski osobiście mu gratulował i wręczył koszulkę mistrzowską

Tymczasem Włodarczyk założył protest do Z. P. T. K., który widocznie spostrzegł błąd regulaminu prezesa Bodalskiego i... odebrał tytuł mistrza Szmidtowi, przyznając go Włodarczykowi.

Obecnie „Union" zapowiedział bezwzględną walkę z Z. P. T. K. i domaga się gruntownej sanacji w najwyższej magistraturze naszego kolarstwa, zaznaczając, że sprawę poprowadzi we wszystkich instancjach, aż do kompletnego zwycięstwa.

Spadek produkcji rowerów w przemyśle prywatnym

Produkcja rowerów, która w ostatnich dwóch latach wynosiła 110 do 120 tys. sztuk, w roku bież. spadła do połowy tej ilości. Wskutek pojawienia się na rynku ofert nowej wytwórni państwowej, która sprzedaje po znacznie tańszych cenach i daje wielkie ułatwienia kredytowe, rynek rowerowy został zupełnie zdezorganizowany zarówno w dziedzinie produkcji, jak i w handlu. Zwłaszcza kupcy prowincjonalni całkowicie wstrzymują się od zakupn większych partyj towaru, a nawet wycofują poprzednio zrobione zamówienia.

Nowe warunki dla zdobycia motocyklowego mistrzostwa Polski

Polski Związek Motocyklowy postanowił zmienić formułę mistrzostwa Polski i nadawać je w przyszłości zawodnikowi, który uzyska najlepsze wyniki w 3 imprezach z pośród pięciu wchodzących w skład mistrzostw.

Do kategorji mistrzowskiej zaliczono następujące imprezy: 1. Grand Prix (przypuszczalnie w Katowicach), 2. wyścig płaski (przypuszczalnie pod Grudziądzem, 3. raid 1.000 klm., 4. bieg naprzełaj (przypuszczalnie w Warszawie) i 5. raid dokoła Polski.

Trasa tego raidu ma wynosić około 2.000 klm. i podzieloną będzie na 300 kilometrowe etapy dzienne. Start raidu ma być w Łodzi zaś meta w Warszawie. Trasa raidu ma przechodzić przez wszystkie większe miasta, które posiadają kluby motocyklowe.

Olympia Show w Londynie

Doroczna wystawa motocyklowa w Salonie londyńskim, „Olympic Show", została licznie przez przemysł europejski obesłana. Każda niemal większa fabryka motocykli nadesłała swe eksponaty. Prym oczywiście wiodą gospodarze, wystawiwszy co najprzedniejsze maszyny, które pod względem wykonania, techniki, luksusu przewyższają wszystkie inne wyroby. Supremacja Anglji w budowie najlepszych w świecie maszyn, zaopatrzonych zawsze w najnowsze udoskonalenia techniczne trwa nadal.

Ogólną uwagę na wystawie budzą 2 nowe czterocylindrowe modele angielskie „Ariel" i „Matchless". „Ariel" buduje swoją czterocylindrówkę w czworoboku z dwoma małemi korbowemi, natomiast „Matchless" wybrał formę V, przytem z 500 ccm. przeszedł na 600 ccm. Wał królewski oraz cztery biegi przy tych maszynach są dalszą nowością w tych typach. „Matchles" posiada jeszcze tylną ramę, silnie sprężynową, tak samo, jak w swojej dwucylindrówce 400 ccm.

Anglicy pozostali dalej przy typie jednocylindrowym, wprowadzili jednakże szereg udoskonaleń. Motor jest skośnie ustawiony, siodło niżej umieszczone tak, iż punkt ciężkości leży bardzo nisko. Przy nowych modelach „Ariela" cylinder leży niemal zupełnie poziomo. Smarowanie obiegowe zyskuje coraz więcej zwolenników. Magnet umieszczony jest obecnie za cylindrem, jednak panowanie jego już niedługie, gdyż coraz częściej używają baterji, która okazała się dużo lepsza i praktyczniejsza, gdyż umożliwia lżejsze zapalenie motoru i dużo wolniejszy bieg maszyny. Wentyle i łańcuchy są chronione i zupełnie zakryte, celują w tem specjalnie „Motosacoche", „Matchless", „Sunbeam", „B. S. A." i „F. N.".

Niemiecki przemysł wystawił już znane „DKW" i „BMW", oraz „Ardie" i „Zündapp", te ostatnie jedna pod angielską marką „Newmount". Czterotaktowe motocykle „Newmounta" zaopatrzone są czterowentylowym motorem „Rudge-Whitwortha", no i oczywiście czteroma biegami. Ogólną uwagę zwraca „Ardie" posiadający ramę z duraluminjum. Fabryka „Bosch" wystawiła liczne eksponaty z dziedziny swych fabrykatów, mających uznanie na całym świecie.

Szwajcarję reprezentuje znana marka „Motosacoche", która wystawiła 3 motocykle 500 ccm. Jendna maszyna jest zdołu sterowana, dwie inne „Sport" i maszyna wyścigowa zgóry sterowana. Maszyny są precyzyjnie wykonane, odznaczają się ładnym wyglądem, posiadają łatwo wymienne koła i smarowanie obiegowe. Belgijska fabryka „F. N." wystawiła swoje znane w całym świecie dwa modele 350 i 500 ccm. Maszyny te, zaopatrzone w najnowsze udoskonalenia, odznaczają się niezwykłą praktycznością i ekonomją w użyciu.

„Harley-Davidson" wystawił kilka typów, mięrzy którymi specjalną uwagę zwraca najnowszy dwucylindrowiec, niezwykle silny, o 1207 ccm. Drugi model to 742 ccm., lżejszy i delikatniejszy, przyczem tak samo wytrzymały, jak poprzedni. Maszyny te nadają się też i na polskie szosy. Jako ostatnią inowację wprowadzono dla wygody kierowców motocyklowych na rezerwuarze lub kierownicy tablicę oświetleniową z przyrządami, jak licznikiem kilometrowym, szybkościomierzem, zegarami i t. d. Praktycznem udoskonaleniem okazały się kierownice z wbudowanemi heblami krytemi, zamiast dotychczasowego splotu wiszących kabli. Motocykle z przyczepkami nie mają w Anglji powodzenia, wypiera je dość skutecznie tani samochód. (I. K. C.)

ELEKTRO- i RADJOTECHNIKA

ORGAN ZWIĄZKU PRZEDSIĘBIORSTW ELEKTROTECHNICZNYCH NA POLSKĘ ZACHODNIĄ
ORGAN ZRZESZENIA PRZEDSIĘBIORSTW RADJOTECHNICZNYCH W WIELKOPOLSCE.
POD REDAKCJĄ LEONA KOZŁOWSKIEGO.

Spór Warszawy z elektrownią o cenę prądu i przedłużenie koncesji

Od pewnego czasu toczy się w Warszawie spór pomiędzy tamtejszą elektrownią, znajdującą się w rękach prywatnych, a tamtejszym Magistratem o cenę prądu. Sprawą tą zajmuje się bardzo poważnie prasa fachowa i codzienna. Między innemi I. K. C. pisze:

Obecnie toczy się spór między gminą m. st. Warszawy a Francuskiem Tow. Elektryczności, do którego należy elektrownia warszawska i jej produkt — prąd. Francuskie towarzystwo dostarcza Warszawie prądu od roku 1903, a przedłużana umowa ma jeszcze ważność do r. 1937 z wielkim zyskiem dla kapitału francuskiego. Do roku bowiem 1929 otrzymało towarzystwo czystego zysku z Warszawy 320.000.000 franków, ponadto 25.000.000 franków, wypłaconych przez okupantów, tak że akcjonarjusze jego otrzymali 36.000.000 franków tytułem dywidendy. Należy dodać, że mowa tu o frankach złotych przedwojennych, a więc tworzy to sumy olbrzymie.

Mimo tych wielkich dochodów stawia obecnie towarzystwo nowe warunki, godzące nieprzyjaźnie w interesy gminy m. st. Warszawy i mieszkańców stolicy. Żąda ono bowiem znacznego podwyższenia ceny prądu w stosunku do przedwojennej waluty, a nadto przedłużenia umowy na dalsze 20 lat.

W sprawie ceny odbyć się ma w Paryżu proces, odroczony niedawno w pierwszym terminie, prawo zaś do przedłużenia koncesji motywuje towarzystwo tem, że gmina nie zgodziła się w swoim czasie na podwyżkę ceny prądu.

Słowem, towarzystwu francuskiemu dobrze się dzieje w Warszawie, bo wszelkiemi siłami stara się o odroczenie terminu wykupu przedsiębiorstwa przez gminę. Kalkulacja jego jest prosta, bo podniesienie ceny prądu i przedłużenie umowy na dalsze 20 lat, dałoby towarzystwu w tym okresie czysty zysk w sumie około 4.000.000.000 franków, to też gmina m. st. Warszawy w interesie swoim i swych mieszkańców broni się przed zmianą warunków koncesji i decydowaniu o tem bezapelacyjnie przez jedynego arbitra.

Jako ilustracja dochodów towarzystwa w Warszawie posłużyć mogą cyfry wydatków gminy, złączonych z elektrycznem oświetleniem stolicy. Rosną one stale, np. w preliminarzu budżetowym z r. 1929/30 — przewidywano sumę 1,219.000 zł., na rok 1930/31 — już kwotę 1.400.000 zł., zaś na r. 1931/32 wzrosły one już do sumy 1.600.000 zł., co wynikać musi z rozszerzenia sieci na nowe dzielnice.

Olbrzymie kwoty wnoszą nadto towarzystwu za prąd prywatni konsumenci, dalej instytucje państwowe itp. — to też sprawa ta ma pierwszorzędne znaczenie dla Warszawy i jej mieszkańców, śledzących teraz przebieg sporu z niepokojem, gdyż podwyższenie ceny prądu podniesie odrazu drożyznę w stolicy i uszczupli wiele i tak już skromnych budżetów domowych.

Elektryfikacja kolei polskich

Jak się dowiadujemy, projekt elektryfikacji P. K. P. wejdzie w stadjum realizacji w najbliższych latach. Urządzenie elektryfikacyjne otrzyma przedewszystkiem węzeł centralny, mianowicie warszawski. Elektryfikacja pójdzie w kierunku południowo-wschodnim dorzeczem Wisły prawego wybrzeża w kierunku Dęblina.

Problem elektryfikacji kolei a niebezpieczeństwo lotnicze

Elektryfikacja przemysłu i dróg żelaznych wykazuje naogół w świecie silne dążności rozwojowe. Także i u nas sieć elektrowni rozszerza się z każdym rokiem, a projektowana elektryfikacja całego kraju wysuwa to zagadnienie jako temat do wielostronnych rozważań, na czoło których wysuwają się zastrzeżenia z punktu widzenia wojskowego.

W rzeczywistości bowiem wielkie zakłady wytwarzające prąd elektryczny stanowią znakomity cel dla nieprzyjacielskiej akcji lotniczej. Cel tem pożądańszy, że zniszczenie centrali elektrycznej wstrzymuje odrazu przemysł w danej okolicy, uniemożliwia transporty kolejowe (przy elektryfikacji kolei) i wogóle wprowadza zamęt we wielu dziedzinach. Jest to cel tak pożądany, że dla osiągnięcia go warto ryzykować nawet ewentualne straty w samolotach atakujących, narażających się oczywiście na skuteczne działanie obronnej organizacji przeciwlotniczej.

Ale trzeba pamiętać, że najlepsza obrona przeciwlotnicza, współdziałająca z lotnictwem obronnem, nie jest jednak w stanie przeszkodzić zawsze i całkowicie przedostaniu się jakiegoś nieprzyjacielskiego samolotu niszczycielskiego (a może i kilku) i zaatakowaniu tak pożądanego objektu.

Największe niebezpieczeństwo grozi oczywiście samym zakładom wytwarzającym prąd, ale i stacje transformatorów elektrycznych, choć nie stanowią już tak ważnych objektów, przedstawiają jednak także punkty bardzo wrażliwe, których uszkodzenie lub zniszczenie może się odbić poważnie lub nawet zahamować szerszą wytwórczość. Przewidziane środki zaradcze, mające umożliwić zużytkowanie innych linij dla zastąpienia zniszczonych, mogą niebyć wystarczające.

A wreszcie dogodny cel dla niszczycielskiej akcji lotniczej stanowią same linje przewodów elektrycznych, rozmieszczone nad ziemią w sposób tak widoczny, zarówno, jak szyny i przewody kolei elektrycznych łatwe do odróżnienia dla obserwacji lotniczej.

Linje przewodów wysokiego napięcia tak widoczne mogą w dodatku przez swój kierunek dośrodkowy wykreślać lotnikowi położenie fabryki i zdradzać je wówczas nawet, gdy w celach ochronnych zastosowano nad zakładami zasłonę ze sztucznych chmur.

A jednak mimo takich niebezpieczeństw trudno jest myśleć o ukryciu wszystkich przewodów pod ziemią, gdyż pociągnęłoby to za sobą i olbrzymie koszty instalacji i wielkie trudności przy utrzymywaniu i naprawianiu linij. W każdym bądź razie należałoby koniecznie ukryć je przynajmniej na pewnej przestrzeni wokół fabryki.

Byłoby też bardzo pożądanem, by już przy budowie fabryki pomyślano o ewentualnem zabezpieczeniu jej na wypadek wojny i postarano się zamaskować ją przed nieprzyjacielską obserwacją lotniczą.

W tym celu przedewszystkiem należałoby dbać o odpowiedni wybór miejsca na fabrykę, najlepiej gdzieś w lesie, lub w zasłoniętej dolinie, nie zaś na otwartych, bezdrzewnych równinach.

Poza tem możnaby zastosować dla maskowania dachy płaskie, z urządzonemi na nich trawnikami, podobnie jak i otaczając budynki trawnikami i grupami drzew. Uzupełnionoby zaś łatwo taką maskę w razie potrzeby, roztaczając rozległe zasłony dymów sztucznych. Pewne zaś, szczególnie wrażliwe działy fabryki, należałoby także ukryć pod ziemią, by zabezpieczyć je przed bombardowaniem.

Biorąc te wszystkie względy pod uwagę, byłoby może dobrze, gdyby Ministerstwo Robót Publicznych porozumiewało się w sprawach budowy wielkich zakładów elektryfikacyjnych z władzami wojskowemi.

Tymczasem wiadomo, że obawa przed wielkiemi szkodami, jakiemi niszczycielska działalność lotnicza grozi kolejom elektrycznym, sprawia, że mimo wielu wyraznych zalet, mimo wygody i oszczędnej eksploatacji, wiele państw bardzo się namyśla z wprowadzeniem elektryfikacji kolei, zwłaszcza w pobliżu granicy, oraz wiele państw, które wprowadziły elektryczne koleje u siebie ze względów zasadniczych, zachowuje wystarczającą liczbę lokomotyw węglowych, by w razie zniszczenia urządzeń elektrycznych nie znaleźć się w położeniu bez wyjścia.

W każdym razie problem powyższy jest zagadnieniem dużej wagi i zasługuje na wcześniejsze opracowanie, by uniknąć później improwizacji w chwili niebezpieczeństwa.

Gdynia rozbudowuje sieć elektryczną

W ostatnich czasach ukazały się w prasie wiadomości o zamiarach magistratu m. Gdyni w kierunku budowy własnej elektrowni. Po zasięgnięciu informacyj u odpowiednich czynników, wiadomość okazał się nieścisłą, ponieważ Gdynia ma obecnie umowę z Pomorską Elektrownią Krajową „Gródek“, która dostarcza miastu Gdyni energji elektrycznej. Umowa obowiązuje do roku 1944.

W związku z tą umową, magistrat Gdyni powołał do życia osobne przedsiębiorstwo własne pod nazwą Miejskie Zakłady Elektryczne, które zajęły się jedynie detalicznym rozdziałem prądu na terenie Wielkiej Gdyni i kilku przyległych miejscowości.

Budowę odnośnych urządzeń (stacyj transformatorowych i rozdzielczych, linij kablowych i napowietrznych) przeprowadzają Miejskie Zakłady Elektryczne we własnym zarządzie, podczas gdy poważne kapitały potrzebne do tegu celu, zostały uzyskane w Szwajcarji.

Przy okazji należy nadmienić, że Pomorska Elektrownia Krajowa „Gródek“ pokrywa również od r. 1927 całe zapotrzebowanie naszych portów w Gdyni, tak handlowego jak i wojennego.

Nowy Międzynarodowy Koncern Telefoniczny

Wedle wiadomości prasy amerykańskiej został utworzony międzynarodowy koncern urządzeń telefonicznych p. n. „General Telephone & Electric Corp.“, do którego wchodzą „Theodore Gary and Co“, oraz najwybitniejsze przedsiębiorstwa angielskie tej branży, wraz z potężnem towarzystwem holdingowem „Transamerica Corp“. Koncern ma się zajmować budową i eksploatacją urządzeń i koncesyj telefonicznych w całym świecie, zwłaszcza jednak w Europie. Interesy zagraniczne koncern ma dokonywać przez podległą jego wpływom „Assoc. Telephone and Telegraph Co“, która posiada interesy o wartości ocenianej na $ 75 miljn. w U. S. A., Anglji, Kanadzie, Belgji, Portugalji, Indjach, Australji i in. krajach. „Assoc. Telephone & Telegraph Co“ dysponuje poza tem patentami Strowger'a, któremi posiłkuje się 75% automatycznych urządzeń telefonicznych w świecie.

4.000 radjopajęczarzy przychwycono w przeciągu 2 miesięcy

W chwili, w której radjofonja polska, olbrzymim wysiłkiem energji realizuje piękne, demokratyczne hasło kulturalne, kończąc budowę najpotężniejszej na świecie radjostacji w Radzyminie pod Warszawą, dzięki czemu radjowy zasięg detektorowy obejmie kraj cały — w chwili tak przełomowej dla naszej radjofonji ukryta armja pasożytów, uchylając się od opłat radjowych, przynosi niepowetowaną szkodę nietylko „Polskiemu Radju" ale i całemu społeczeństwu.

W miesiącach wrześniu i październiku br. przeprowadzona była kontrola radjowa nietylko w Warszawie i jej okolicach podmiejskich, ale także w całym szeregu miast wojew. warszawskiego, pomorskiego, łódzkiego, lubelskiego, wileńskiego, wołyńskiego, białostockiego, poleskiego, krakowskiego, lwowskiego i śląskiego.

Rezultatem tej kontroli jest przeszło 4.000 doniesień o posiadaniu stwierdzonych, a niezarejestrowanych urządzeń radjoodbiorczych. Jest to cyfra zatrważająco wielka, która wymownie świadczy o tem, że są jeszcze wśród nas liczni obywatele, którzy okradając Radjo, okradają ogół abonentów, narażając się ponadto na przykre konsekwencje, gdyż przeważna ilość spraw w związku z posiadaniem nierejestrowanych radjostacyj odbiorczych skierowaną została przez odnośne władze do sądów grodzkich. Zaś, jak wiadomo, sądy te występują z całą surowością przeciw winnym i karzą ich nietylko grzywną, ale także bezwzględnym aresztem, bez zmiany na grzywnę.

Radjopajęczarstwo tem bardziej zasługuje na surowe potępienie, że formalności, związane z zarejestrowaniem odbiornika są bardzo łatwe. Załatwia je każdy urząd pocztowy, wzgl. rejestrować się można w składach radjosprzętu, należących do Zrzeszenia Przedsiębiorstw Radjotechnicznych.

Należy dodać, że radjopajęczarstwo szkodzi również i to poważnie firmom radjowym, które są zainteresowane w jak najpotężniejszym rozwoju radjo w kraju.

Plany Polskiego Radja na przyszłość

Dla stałego transmitowania audycyj na drugą półkulę, konieczna jest specjalna stacja krótkofalowa, za pośrednictwem której audycje dostawałyby się na antenę jednej ze stacyj amerykańskich, a stamtąd już odbierane były przez Polaków-emigrantów. W chwili obecnej budowa stacji krótkofalowej dla tego celu jest nie na czasie ze względu na duże koszty, związane z tem i olbrzymie wydatki, które poniosło „Polskie Radjo" w związku z rozszerzeniem polskich stacyj nadawczych. Wobec tego kierownictwo „Polskiego Radja" weszło w porozumienie z zarządem francuskiej stacji krótkofalowej, która znajduje się w pobliżu Paryżu.

Projekt komunikacji radjotelegraficznej Europa — Japonja

Rząd angielski pracuje nad możliwościami osiągnięcia komunikacji radjotelefonicznej z Japonją. Podobne projekty żywią i Niemcy. Stacja krótkofalowa w Nauen, będąca obecnie w budowie, ma właśnie służyć do tego celu. Trzeba tu zaznaczyć, że ze stacyj europejskich jedynie warszawska transatlantycka jest w stanie utrzymywać bezpośrednio łączność z Japonją.

Przeciwko etatyzacji przemysłu radjotechnicznego

Dnia 13 bm. odbyło się posiedzenie zarządu Zrzeszenia Przedsiębiorstw Radjotechnicznych. Na porządku dziennym znalazł się cały szereg spraw bieżących natury organizacyjnej, z pośród których specjalnie żywe zainteresowanie wywołała dyskusja nad etatyzacją w przemyśle radjotechnicznym. Zarząd zajął się poza tem niezmiernie doniosłą sprawą dla rozwoju radjofonji — sprawą walki z zakłócaniem odbioru radjowego. Na dzień 18 bm. z inicjatywy Polskiego Radja S. A. zwołana jest specjalna konferencja, poświęcona tym zagadnieniom, w której wezmą udział zainteresowane instytucje i organizacje.

43.000 rozmów radjowych w pociągu

Na linji kolejowej Berlin — Hamburg i odwrotnie, telefonja bezdrutowa jest w pełni rozwoju. W ciągu dwóch ostatnich lat zarejestrowano 43.000 rozmów z pociągu do abonentów telefonicznych w Rzeszy i od abonentów do podróżnych, jadących w pociągu. Można również z pociągu telefonować bez drutu i takich depesz w tym samym czasie zanotowano 6.755. We Francji, gdzie również wprowadzono niedawno ten system łączności, dał on również zadowalające rezultaty. Amerykanie rozbudowali go jeszcze bardziej. Tam nawet mogą osoby, jadące jednym pociągiem rozmawiać z osobami, jadącemi na innej linji w innym kierunku.

DZIAŁ MASZYN ROLNICZYCH

Apel do krajowych fabryk maszyn rolniczych

Fabryki krajowe upraszamy, aby nam donosiły o wszystkich nowościach w zakresie ich produkcji. Chętnie stawiamy łamy nasze bezinteresownie do usług przemysłu krajowego. Przy tej sposobności musimy podnieść ten smutny fakt, że podczas gdy zagraniczne firmy bardzo skwapliwie korzystają z reklamy w naszem piśmie i często donoszą nam o ostatnich zdobyczach w fabrykacji maszyn rolniczych, to nasz przemysł krajowy nie ma w tym względzie — zdawałoby się — nic do powiedzenia, a przecież wiadomo, że i u nas ta gałąź przemysłu stale się podnosi i wypuszcza na rynek coraz nowe wyroby lub też ulepsza dotychczasowe. W interesie rozwoju przemysłu krajowego prosimy fabryki krajowe, by o wszystkich swoich nowościach nas w pierwszym rzędzie informowały.

WYDAWNICTWO „RYNKU METALOWEGO I MASZYNOWEGO".

Traktor w rolnictwie i warunki jego rozpowszechnienia

(Ciąg dalszy.)

Praktyka amerykańska, w zastosowaniu do lokalnych wymagań rolnictwa ustaliła moc traktorów w dość wąskich ramach. Dolną granicę stanowi opłacalność małego traktora, którego koszt na jednego konia wypada zwykle drożej, górną granicę — ustalają względy konstrukcyjne, wobec powiększających się trudności rozwiązania warunków trakcji przy nieuzbrojonej nawierzchni terenu.

Widzimy więc typowe amerykańskie traktory *kołowe* o mocy silnika od 18 HP do 40 HP, przy ogólnej wadze traktora od 1.300 kg. do 4.500 kg., co stanowi około 70—100 kg. na 1 HP silnika. Lepsze warunki trakcji — wykazują traktory przy wadze, zbliżonej do 90 kg. na 1 HP silnika. Natomiast traktory o mocy silnika powyżej 40 HP spotykane są przeważnie jako *gąsienicowe*, przy których koła traktora toczą się po nawierzchni terenu, uzbrojonej metalową taśmą łańcuchową.

Traktor kołowy — przeważa w rolnictwie amerykańskiem jako tańszy w eksploatacji, przy mniejszym kapitale inwestycyjnym na jednostkę mocy silnika.

Uwzględniając jednak konieczność stosowania na niektórych gruntach lub niektórych robotach „gąsienicy" — fabrykanci traktorów kołowych, do swych marek kurantowych, — dostarczają na żądanie taśmy gąsienicowe, które zakładane są na traktor, po zdjęciu kół wiodących i kierujących.

Układ konstrukcyjny traktora amerykańskiego — powstał w warsztacie rolniczym.

Daje to rękojmię, iż odpowiada on wymaganiom rolnika, a wzorowanie na tym typie maszyny najmniej sprawi zawodu.

Konieczna jest jednak analiza dynamiki całego traktora, jak również poszczególnych części składowych, w zastosowaniu do możliwości technologicznych danego warsztatu wytwórczego oraz do wymagań ekonomicznych klienteli.

Należy pamiętać, iż traktor amerykański powstał jako narzędzie w celu wyeliminowania kosztownego robotnika i dla rozszerzenia stanu posiadania obszarów ornych. Obsługa traktora — pozostaje w ręku farmera.

Kwestja kosztów opału jak również wysokość kapitału inwestycyjnego — w warunkach pracy farmera amerykańskiego nie odgrywają roli decydującej.

Sprawa uniwersalności traktora dla farmera amerykańskiego — też nie decyduje o wyborze maszyny.

Do napędu drobnych maszyn, poza młocarnią, pozostaje dawny przenośny silnik o małej mocy, do celów transportowych — lekki samochód ciężarowy.

Na traktor — przenosi się głównie ciężar pracy przy uprawie roli i cała kalkulacja kosztów traktora przeważnie na tem się opiera.

Traktor zmniejsza ilość koni w gospodarstwie rolnem, lecz nie w tym stopniu, jakby to można było spodziewać się przez uproszczoną zamianę pewnej ilości żywych koni równowartością koni mechanicznych.

Wprowadzenie skoncentrowanej jednostki siły mechanicznej w postaci traktora — zmienia tempo życia danego warsztatu rolniczego, wywołuje szereg dodatkowych czynności gospodarczych, pociąga konieczność dodatkowej pracy sprzężaju.

Warunki pracy rolnictwa w Europie, a szczególnie na wschodzie jej, w znacznym stopniu różnią się od amerykańskich.

Posiadamy drogi kapitał, a taniego robotnika w nadmiarze, przy braku niewyzyskanych obszarów uprawnych. Rola traktora w tych warunkach sprowadza się do intensyfikacji rolnictwa oraz do wykonywania robót sezonowych, wymagających skoncentrowanego wysiłku mechanicznego.

Zmniejsza traktor i w tym wypadku ilość sprzężaju w gospodarstwie, lecz podstawy kalkulacji pracy będą nieco odmienne: punkt ciężkości przesuwa się w kierunku ceny traktora oraz kosztów opału.

Dla utożsamienia kalkulacji orjentacyjnej pracy traktora przyjmujemy:

Traktor o mocy — 30 HP na wale:

Waga traktora: 30×90 kg./HP . . =	2.700 kg.
Cena traktora: 6 zł. (za kg.) × 2.700 =	16.200 zł.
Ilość godzin pracy w roku: 10 g.×100 =	1.000 godz.
Amortyzacja roczna traktora	20 %
Oprocentowanie kapitału inwestycyjnego	6 %
Remont traktora	5 %
Zużycie opału na 1 HP godz.	0,3 kg.
Koszty opału	0,45 zł./kg.
Koszt obsługi	2 zł./godz.

Koszt pracy *1 godz.* traktora wyniesie:

1. Amortyz., oprocent., remont: $\frac{0,31 . . 16.000}{1000}$ = zł. 5
2. Opał: 30 HP × 0,3 kg. HP-g. × 0,45 = zł. 4
3. Obsługa . . . . = zł. 2

Suma zł. 11

Traktor o powyższej mocy, z pługiem o szerokości roboczej 1,2 m., — może wykonać na godzinę 0,5 ha orki, na głębokości 20 cm., t. j. wyoranie jednego hektara wypadnie około 22 zł., nie licząc kosztów eksploatacji pługa traktorowego.

Tak wypada orjentacyjnie koszt własny pracy traktora, nabytego za gotówkę, przy wyzyskaniu sezonu i normalnych kosztach remontu.

O ile traktor nabyty jest na kredyt, pracuje z przerwami, a przez nieodpowiednią najemną obsługę — wymaga kosztownego remontu, — w takim razie poz. 1 powyższej kalkulacji — znacznie się powiększa i może wogóle uniemożliwić stosowanie traktora w rolnictwie.

(Dokończenie nastąpi.)

Sytuacja w przemyśle maszyn rolniczych

W fabrykach maszyn i narzędzi rolniczych sezonowa poprawa stanu zatrudnienia ustąpiła. Fabryki wykończyły zamówienia, wskutek czego nastąpiła redukcja personelu i czasu pracy. Reasumując wyniki sezonu jesiennego, uznać go trzeba za względnie pomyślny, nawet lepszy, aniżeli przewidywano. Pomimo to jednak rezultaty stoją poniżej normalnych. Wypłacalność klienteli jest niezbyt dobra. Fabryki uskarżają się na akcję przedstawicieli maszyn zagranicznych, którzy ofiarowują towary na bardzo korzystnych warunkach, wskutek czego maszyny rolnicze polskiej produkcji, mimo że w cenie nie ustępują zagranicznym a w jakości nawet przewyższają je, napotykają na poważne trudności w sprzedaży. Przewidywania na sezon wiosenny są dla producentów maszyn rolniczych niezbyt pomyślne. Ogólna sytuacja gospodarcza stwarza dla rolnictwa specjalnie trudne warunki, które nie pozwalają na szerzej pojętą akcję inwestycyjną, tak, że o ile nie nastąpi jakaś poważna a narazie nieoczekiwana zmiana, to sezon wiosenny będzie zupełnie słaby. Wydatną pomoc dla działalności fabryk tego działu stanowiłoby uzyskanie odpowiednich kredytów, któreby pozwoliły fabrykom na sprzedawanie maszyn na dłuższe rozpłaty, narazie nie można tego jednak oczekiwać wobec ograniczenia działalności kredytowej państwowych instytucyj kredytowych.

Z Warszawskiej Izby Rolniczej

W Warszawskiej Izbie Rolniczej odbyła się konferencja nad zadaniami Izby w dziedzinie meljoracji. Referat w tej sprawie wygłosił inż. Bolesław Powierza.

Na konferencji przedstawiono program pracy Warszawskiej Izby Rolniczej w sprawach meljoracji.

DZIAŁ BUDOWLANY, DRZEWNY i CERAMICZNY

Apel do krajowego przemysłu budowlanego

Fabryki krajowe upraszamy, aby nam donosiły o wszystkich nowościach w zakresie ich produkcji. Chętnie stawiamy łamy nasze bezinteresownie do usług przemysłu krajowego. Przy tej sposobności musimy podnieść ten smutny fakt, że podczas gdy zagraniczne firmy bardzo skwapliwie korzystają z reklamy w naszem piśmie i często donoszą nam o ostatnich zdobyczach w fabrykacji materjałów budowlanych, to nasz przemysł krajowy nie ma w tym względzie — zdawałoby się — nic do powiedzenia, a przecież wiadomo, że i u nas ta gałąź przemysłu stale się podnosi i wypuszcza na rynek coraz nowe wyroby lub też ulepsza dotychczasowe. W interesie rozwoju przemysłu krajowego prosimy fabryki krajowe, by o wszystkich swoich nowościach nas w pierwszym rzędzie informowały.

25 miljonów na ruch budowlany

Minister Pracy zatwierdził preliminarz kredytów, przeznaczonych przez Zakłady Ubezpieczeń Emerytalnych na budowę domów mieszkalnych dla urzędników i robotników w r. 1931 i 32. Preliminarz ten przewiduje sumę 25.150.000 zł., z czego 13.150.000 zł. na budowę większych lokali dla sfer urzędniczych i 12 miljonów na małe lokale robotnicze. Domy te budowane będą w Warszawie, Łodzi, Gdyni, Sosnowcu, Będzinie, Lwowie i na Górnym Śląsku. Zaznaczyć należy, że w bieżącym sezonie Zakłady Ubezpieczeń wydały na ten cel 37 miljonów.

Gatunki drzew na narty

Zbliżamy się szybko ku zimie, dlatego interesujący to chyba może być i praktyczny temat dla wielu czytelników.

Do wyrobu nart używa się kilku gatunków drzew: amerykańskiej hikory, finlandzkiej brzozy, jesionu, klonu, sosny, akacji i jaworu, z których pierwsze, dzięki swej kamiennej wprost twardości, nadaje się znakomicie do wspomnianego celu. Gdyby nie trudności transportowe i stosunkowo wysoka cena hikory, narty z tego drzewa wyparłyby napewno z użycia inne fabrykaty.

Cechą brzozy jest jej mały ciężar, czego nie możnaby stanowczo powiedzieć o hikorze. Brzoza jednak nie odznacza się wystarczającą elastycznością i jest o wiele za miękka. To samo dotyczyłoby klonu i jaworu. Jesion jest obok hikory najbardziej poszukiwanym gatunkiem drzewa, służącym do wyrobu nart. Zaletą nart jesionowych jest mała waga i duża twardość oraz elastyczność. Poza tem przystępna cena spowodowana tem, że jesion rozprzestrzeniony jest po całej ziemi — a więc i w Polsce — daje mu, dzięki wartości jakościowej, pierwszeństwo przed innemi gatunkami.

Naogół do wyrobu nart nadają się wszystkie gatunki jesionu, ale specjalnemi przywilejami w tym kierunku cieszą się: jesion górski i ogrodowy. Fabrykanci nart zwracają wielką uwagę na rodzaj ziemi, w której jesion rośnie. Grunt urodzajny, niezbyt wilgotny, teren, zabezpieczony od wiatrów, stwarzają idealne warunki dla jakości wymienionego drzewa. Wiek ścinanego jesionu odgrywa niepoślednią rolę w klasyfikacji jego wartości, bo np. „sędziwy", stuletni jesion nie nadaje się zupełnie do wyrobu nart, podczas gdy drzewo w średnim wieku odpowiada najlepiej celowi.

Ze względu na największą kondensację sił drzewa, przypadającą pod koniec jesieni czy na początek zimy, jest ona najodpowiedniejszą porą do ścinania. Drzewo ścięte zostaje poddane suszeniu, które trwa zwykle kilkanaście miesięcy. Suszenie musi się odbywać w sposób, wykluczający wszelkie sztuczne metody, przyspieszanie bowiem procesu suszenia w sposób sztuczny, wpływa bardzo ujemnie na wytrzymałość drzewa, które staje się kruche, łamliwe. Drzewo, pocięte na płozy, w sposób wyżej wymieniony wysuszone i przez odpowiednią pracę warsztatową przyrządzone, to już narty.

Przy cięciu płóz zwraca się baczną uwagę na przebieg słojów, który powinien być zawsze równoległy do długości narty, aby narta mogła się z łatwością posuwać po płaszczyźnie śniegu, tak w terenie płaskim jak i górzystym. Narty, nieposiadające słojów o przebiegu równoległym, ale skośnym, wzgl. poprzecznym, łatwo się łamią, a przez częste używanie tworzą się w nich t. zw. zadziory, które utrudniają, a nawet uniemożliwiają jazdę. Najlepsze narty posiadają słoje o przebiegu t. zw. płaskim.

Rozwój przemysłu tartacznego w Kłajpedzie
uzależniony od drewna polskiego

Między sowiecką organizacją sprzedaży drewna „Eksportlesem", a tartakami w Kłajpedzie doszła do skutku umowa na dostawę drewna tartacznego w ilości około 180 do 200 tys. m. kw. rocznie, które będzie przetarte w tamtejszych tartakach. Tartaki kłajpedzkie utworzyły syndykat w formie towarzystwa akcyjnego, który wystąpił w roli kontrahenta z „Eksportlesem". Surowiec tartaczny stanowi przeważnie sosna, oraz w małej ilości świerk. Dostawa drewna do Kłajpedy będzie odbywać się w zimie wagonami, a w lecie drogą morską statkami z Leningradu. Dostawa drewna rozpocznie się w grudniu rb. Na tle tej transakcji trzeba nadmienić, że przemysł tartaczny w Kłajpedzie jest wskutek nieobliczalnej polityki rządu litewskiego odcięty od naturalnych źródeł surowca, położonych w Polsce w dorzeczu rzeki Niemna. Przed wojną drewno z Wileńszczyzny spławiano Niemnem do Kłajpedy i przecieranie drewna polskiego stanowi podstawę rozwoju przemysłu tartacznego w Kłajpedzie. Dopóki stosunki z Polską nie zostaną oparte na normalnych zasadach pokojowych, przemysł drzewny w Kłajpedzie będzie przeżywał kryzys, z którego go nie uleczy sporadyczna dostawa 200.000 m. kw. drewna z Rosji.

Rosyjskie drzewo

Konkurencja rosyjskiego drzewa zaczyna słabnąć.

W praskiem czasopiśmie gospodarczem „Die Wirtschaft" zamieszczona została ciekawa korespondencja z Rosji Sowieckiej, której autor omawia wzrastający kryzys w sowieckim eksporcie drzewa.

Drzewo sowieckie, rzucane w olbrzymich ilościach i za bezcen na rynki europejskie, spowodowało katastrofalny spadek cen i ostry kryzys w przemyśle drzewnym państw, które doniedawna zaopatrywały w drzewo najważniejsze rynki europejskie. W roku 1929 Sowiety ulokowały na rynku niemieckim o 142.000 ton drzewa więcej niż w roku 1928 i o tyle też spadł eksport drzewa polskiego do Niemiec. Wzrost eksportu drzewa sowieckiego do Anglji wyniósł 12 procent, a do Francji przeszło 100 procent. W bieżącym roku nastąpiło dalsze wzmożenie eksportu sowieckiego i dalsze zaostrzenie się kryzysu w krajach europejskich wywożących drzewo.

Ostatnio jednak natężenie eksportu drzewa z Rosji słabnie. Drzewa jest w Rosji nieprzebrana moc i rząd sowiecki mógłby przez dziesiątki lat wywozić coraz większe ilości na rynki zagraniczne, ale ostatnio zaczyna się tam odczuwać brak rąk do pracy. Forsownie przeprowadzane uprzemysłowienie kraju wywołało z biegiem czasu brak robotników. Kierownicy niektórych fabryk podróżują po całem państwie, werbując robotników, przeważnie bezskutecznie, mimo że robotnicy zatrudnieni w zakładach fabrycznych stanowią klasę uprzywilejowaną i mają przynajmniej zapewnione wyżywienie.

W porcie petersburskim nagromadzone są nieprzebrane ilości drzewa, gotowego do wysyłki, niema jednak dostatecznej ilości robotników do ładowania. Przy braku nowoczesnych urządzeń przeładunkowych w porcie, potrzebna byłaby armja czterdziestu tysięcy robotników, aby załadowywanie drzewa mogło się odbywać w dotychczasowem tempie, a jest tylko 10 tysięcy i to przeważnie inwalidów wynędzniałych, gdyż siły lepsze poszły do fabryk.

Rząd sowiecki usiłuje radzić sobie w ten sposób, że do ładowania drzewa przeznacza oddziały czerwonej gwardji i ochotnicze oddziały młodzieży komunistycznej, ale i to jest mało, gdyż do ładowania jest nietylko drzewo w porcie petersburskim. W Odesie trzeba ładować zboże, a na wielkich fermach państwowych trzeba obsługiwać traktory.

Masy chłopstwa, które w ubiegłym roku popędzono do lasów sybirskich dla trzebienia lasów, wyginęły tam z głodu i zimna, a drzewo, które wycięto, marnuje się, gdyż nie można go dowieść do stacyj kolejowych.

Wreszcie wspomnieć trzeba jeszcze o bardzo nieprzychylnych nastrojach wśród robotników portowych, spędzanych przeważnie ze wsi. Wybuch strajku jest wprawdzie niemożliwy, ale rząd sowiecki nie ma żadnej broni do walki z pewnego rodzaju biernym oporem. Robotnik jest głodny i wyczerpany z sił i zrozumiała jest jego niechęć do ładowania na okręty drzewa i zboża, wiedząc, że rzeczy te wywożone są zagranicę, podczas gdy w kraju ani drzewa ani chleba otrzymać nie można. W tych warunkach nie kwapi się do pracy i trudno go do niej napędzić. Kapitanowie zagranicznych statków twierdzą, że to, co wykonać można wszędzie w ciągu jednego dnia, wymaga w Rosji tygodnia, przyczem stan ten pogarsza się z miesiąca na miesiąc.

Z powyższych względów autor artykułu mniema, że konkurencja rosyjskiego drzewa na rynkach zagranicznych przestanie być w najbliższej przyszłości zbyt groźna. (Prawda.)

Zabezpieczenie rur wodociągowych i kanalizacyjnych na zimę

Nadchodzi obecnie zima. Jeżeli zgodnie z przepowiedniami meteorologów będziemy mieli silne mrozy, w wielu domach zostaną uszkodzone rury wodociągowe i kanalizacyjne. Z tego powodu należy rury te jak najstranniej zabezpieczyć. O zabezpieczeniu tem pisze np. w prasie inż. M. Kossowski co następuje:

„Straty, poniesione przez właścicieli domów skutkiem pękania rur wodociągowych i kanalizacyjnych od mrozu zmuszają do zabezpieczenia ich przed zbliżającą się zimą.

Rury, przechodzące w pomieszczeniach suchych, należy przedewszystkiem otoczyć warstwą izolacyjną i zabezpieczyć korytem z desek, aby ta warstwa nie mogła być uszkodzoną.

Rury, przechodzące w pomieszczeniach wilgotnych lub wilgotnawych, zabezpieczają się w ten sam sposób, z tą różnicą, że szczelne koryto z desek musi być wewnątrz obite papą smołowcową, a nazewnątrz pomalowane żywiczną smołą.

Jako warstwa izolacyjna w pierwszym rzędzie użyte być mogą łupiny korkowe 40 mm. odpowiedniej do rur średnicy, dalej korek mielony suchy, suche trociny, torfowiec lub sfagnum.

Wszystko to może być mieszane z czystą szlaką kotłową. Warstwa izolacyjna nie może być cieńsza 10 cm., winna być dobrze zasypana, aby w korycie między ścianą z desek i rurą nie było miejsc słabo zabezpieczonych.

W miejscach zupełnie suchych można użyć słomy jako materjału izolacyjnego, co oczywiście jest znacznie tańsze."

Kartel przemysłu cementowego 4 państw

Przemysł cementowy czterech państw: Polski, Niemiec, Austrji, Węgier i Czechosłowacji domaga się zorganizowania kartelu cementowego, do którego należałyby wymienione kraje.

Stworzenie kartelu podyktowane jest różnorodnością cen w przemyśle cementowym w poszczególnych państwach.

I tak za kg. cementu płaci się: W Niemczech od 9 do 13 zł; w Austrji od 11 do 12 zł; na Węgrzech od 12 do 13 zł; w Polsce 11 do 13 zł; w Czechosłowacji od 8 do 11 zł.

Mimo, że najniższe ceny na cement posiada Czechosłowacja, tamtejszy przemysł budowlany domaga się dalszej zniżki cen.

W tej sprawie ukazał się w ostatnim numerze „Ceske Slovo" memorjał, w którym czechosłowaccy przemysłowcy cementowi wyjaśniają, że dalsza zniżka tego produktu jest obecnie niemożliwa.

Nowy materjał budowlany „Solomit"

Budownictwu w Polsce przybył, stosowany szeroko zagranicą, a od maja rb. wyrabiany również w kraju, doskonały materjał budowlany „Solomit". Są to płyty dużych wymiarów, dla umocowania których niepotrzebni są fachowcy i dlatego koszt robocizny jest minimalny (50 proc. oszczędności na robotach murarskich). „Solomit" posiada wiele zalet: jest tańszy, niż drzewo i cegła, jest lekki i nadaje się przy budowie tak małych domów, jak i gmachów wielopiętrowych.

Dom z „Solomitu" można postawić w przeciągu miesiąca, oddając go do natychmiastowego użytku, bowiem nie wymaga wysychania. Zamieszkiwanie w domu z „Solomitu" jest oczywiście zdrowsze, niż w domu z cegły.

„Solomit" jest złym przewodnikiem ciepła i tłumi dźwięki (płyta otynkowana zastępuje mur z 2,5 cegły). W razie pożaru „Solomit", jako materjał niepalny, odgrywa rolę izolatora i nie przepuszcza ognia do dalszych ubikacyj. Jak wykazały badania w laboratorjum, pod względem higjeny „Solomit" jest na pierwszem miejscu przed cegłą, tapetą i drzewem surowem. Insekty nie trzymają się na nim.

„Solomit", jako materjał zastępczy znajdzie u nas coraz większe zastosowanie.

Ochrona lokatorów zabija ruch budowlany

Przeprowadzona w Czechosłowacji ankieta o przyczynach, które powodują, że w przemyśle czeskim prawie całkowicie zamarła akcja budowy domów robotniczych, ujawniła, że decydującym powodem zniechęcenia się przemysłowców do budowy domów robotniczych jest ustawa o ochronie lokatorów. Przepisy tej ustawy uniemożliwiają przedsiębiorstwom przemysłowym usuwanie z mieszkań w domach robotniczych tych lokatorów, którzy przestali być pracownikami przedsiębiorstwa, a często nawet stali się pracownikami przedsiębiorstwa innego. Rozciągnięcie ochrony lokatorów na fabryczne domy robotnicze obarczyło przedsiębiorstwa, posiadające takie domy, ciężarem dostarczania mieszkań robotnikom obcym, uniemożliwiając im zaspokojenie potrzeb mieszkaniowych własnych robotników.

Badania, przeprowadzone na terenie przedsiębiorstw, posiadających domy robotnicze, wykazały, że w domach tych 30—60 proc. mieszkań zajętych jest przez osoby, niebędące pracownikami przedsiębiorstwa, kórych usunięcie jest niemożliwe ze względu na przepisy ustawy o ochronie lokatorów.

Z rynku materjałów budowlanych, metali i wyrobów metalowych

MATERJAŁY BUDOWLANE.

Poznań, 26. 11. Firma „Materjał Budowlany" w Poznaniu notuje na wyroby ceramiczne następujące ceny: za 1000 sztuk loco stacja załadowania w Wielkopolsce cegła maszynowa znormalizowana 50 zł., cegła dziurawka 60 zł., pustaki Foerstera i Kleina 25×15×10 — 77.50 zł., pustaki Westfala 12-ki 150 zł., pustaki Westfala 15-ki 195 zł., dachówka karpiówka I kl. 120—140 zł., gąsiory za sztukę 120 zł. Tendencja utrzymana.

Bydgoszcz, 26. 11. Firma „Materjał Budowlany" notuje za 1000 sztuk loco stacja Bydgoszcz: Cegła iłowa 60 zł., tonówka i cegła lekka 62 zł., dachówka i karpiówka 125 zł., płyty cegłowe 155 zł., Westfala 12-ki 210 zł., Westfala 15-ki 230, pustaki Foerstera i Kleina 80—85 zł. za 100 kg., wagonowo cement 9.90 zł., wapno loco Wapiennika dla odsprzedawców 3.80 zł., dla konsumentów 4 zł. — Tendencja zniżkowa na cegłę, dachówkę Westfala, Foerstera i Kleina.

Kraków, 26. 11. Notowanie materjałów budowlanych według Miejskich Zakładów Ceramicznych w Krakowie: Wapno murarskie loco wapiennik za 10.000 kg. 400 zł., loco budowa 430—450, cegła maszynowa loco cegielnia 1.000 szt. 76—80, budowla 1.000 szt. 80 do 90, cegła pustaki loco cegielnia 1.000 szt. 70—120, cegła pustaki loco budowa za 1.000 szt. 80—135, cegła piecowa loco cegielnia 80—100, loco budowa 90—110, cegła podwójnie prasowana loco cegielnia 90—110, loco budowa 110—130, gips murarski loco skład za 100 kg. 4—7, loco budowa 4.50—7.50 Tendencja nieco słabsza, wypłacalność słaba. Poważny zastój w przemyśle budowlanym odbił się ujemnie na sytuacji przemysłu ceramicznego, tak w ub. roku cegielnie krakowskie wyprodukowały około 1.800.000.000 cegieł, z czego jednak przeszło jedna trzecia produkcji pozostała na składach. Cegielnie zdając sobie sprawę, iż nie można już w tym roku liczyć na ożywienie ruchu budowlanego, wydatnie ograniczyły swą produkcję tegoroczną, a niektóre cegielnie wogóle zawiesiły działalność. Mimo to nadprodukcja w przemyśle ceramicznym w dalszym ciągu jest duża. Obecnie czynnych jest około 70% cegielni, przyczem stopień zatrudnienia waha się od 35—50 proc. zdolności wytwórczej.

METALE I WYROBY METALOWE.

Katowice, 26. 11. Biuro Rozdzielcze Zjednoczonych Fabryk Blachy Cynkowej notuje za 1000 kg. franco stacja Chebzie na Górnym Śląsku w funtach szterlingach. Blacha cynkowa przy odbiorze ponad 30 ton 24.10 Ł., od 5—10 ton 25 Ł., do 5 ton dla kupców hurtowych 26 Ł., dla konsumentów i kupców detalicznych 27 Ł. Zapotrzebowanie zmniejszone.

Katowice, 26. 11. Surówka odlewnicza Nr. 1 „Huta Pokój" oraz Górnośląskich Zjednoczonych Hut Królewskiej i Laury — reprezentacja: Towarzystwo dla Sprzedaży Surówki Żelaznej, Sp. z ogr. odp. w Warszawie, Al. Jerozolimskie 11; cena za tonę 220 zł. loco stacja wysyłająca.

Berlin, 26. 11. (Urz.) Not. w RM. za 100 kg.: Miedź elektrolityczna dostawa cif Hamburg, Brema lub Rotterdam 110¾, Oryginalne aluminjum hutnicze 98—99 proc. w blokach 170, — w sztabach walcowanych i ciągnionych 174, Nikiel czysty 98—99 proc. 350, Antymon Regulus 52½—54½, Srebro w sztabach ca. 900 za kg. 48½—50½, Złoto w wolnych obrotach za 10 gramów 28—28.20, Platyna w wolnych obrotach 1 gram 3—5.

Bruksela, 25. 11. Eksportowe ceny żelaza na rynku międzynarodowym fob. Antwerpja w Ł. za tonę metryczną: Surówka odlewnicza III 2.10.0, surówka Thomasa 12.9.0, kniple zwykłe (kęsy) 3.9.0, platyna 3.12.6, żelazo sztabowe 4.2.6, dźwigary 3.13.6, kątowe 3.18.0, szyny stalowe 6.10.0, taśmówka 4.12.6, drut walcówka 5.2.6, blacha Thomasa 4.17.6, drut ocynkowany 6.15.0, gwoździe 5.10.0. Tendencja niejednolita. Wzrosły ceny knipli, platyny, żelaza sztabowego i blachy Thomasa. Spadły surówki, dźwigary, drut ocynkowany. Reszta cen bez zmiany.

Berlin, 25. 11. Na rynku półwyrobów metalowych płacono za 100 kg. w markach: blacha aluminjowa, drut i stangi 237, rury 310, miedziana blacha 153, drut i stangi 138, rury bez szwu 179.50, krążki miedziane 214, mosiężna blacha, taśmówka i drut 146, stangi 124, rury bez szwu 165, tombakowa blacha, drut i stangi 181, nowe srebro, blacha, drut i stangi 292, cyna do lutowania 175. Na rynku półwyrobów znaczna zwyżka, tylko aluminjowe bez zmiany.

Londyn, 26. 11. (Zamkn.) Srebro 16½, Srebro na dostawę 16³/₈ d., Złoto 85 sh. 1³/₈ d. za 1 uncję.

Londyn, 26. 11. (Urz.) Notowania metali w Ł. za tonę: Miedź Standard per kasa 47½ do 47⁵/₈ (z zastrzeżeniem), 3 mies. 47⁵/₈ do 47¾, Settl. 47½, Elektrolit 51—53, Best selected 48½—49¾, Electrowirebars 53, Cyna Standard per kasa 114¹/₈—114¾, 3 mies. 115³/₈—115½, Settl. 114¼, Banka (obroty nieoficjalne) 119¾, Straits (obroty nieofícj.) 118¾. Ołów zagraniczny dostawa natychm. 16¹/₁₆, terminowa 15¹⁵/₁₆, Settl. 16. Cynk zwykły dostawa natychm. 14³/₁₆, terminowa 14¹¹/₁₆, Settl. 14¹/₈. Notowania nieoficjalne: Rtęć 22⁵/₈, Wolfram 16.

Nowy Jork, 25. 11. Notow. metali w cts. za lb.: Miedź lake loco 10⁹/₁₆, — elektrolityczna loco 10½, — fas. N. Jork 10½, — per 30—90 dni 10½, — Casting Rafinery loco fob. N. Jork 10¼, — cif. Hamburg 12.30. Cyna N. Jork, Straits loco 26.12½, na grudzień 26.12½. Ołów N. Jork, loco 5.10, — East St. Louis, loco 4.95. Cynk East St. Louis, loco 4.10, Srebro zagran. w cts. za uncję 35½, Platyna 33, Aluminjum 98—99%, loco 22⁷/₈, Nikiel w sztabach, loco 35, Blacha biała fob. Pittsburg 5¼.

Berlin, 26. 11. Notowania starych metali w mk. za 100 kg.: Miedź paleniskowa łamana 96—98, Stara miedź elektr. 91—93, Miedź ciężka 90—92, Wióry miedziane 85—87, Miedź lekka 81—83, Stary łom kolejowy 83—85, Stary łom maszynowy 79—81, Odpadki blachy mosiężnej 71—73, Mosiądz w blokach NSW. 74—75, Wióry mosiężne 64—66, Mosiądz przetopowy 65—67, Mosiądz lekki 50—52, Stara blacha biała 27—28, Cynk Remelted 24—25, Cynk twardy 22—23, Cynk stary 19 do 20, Odpadki blachy aluminjowej 125—130, Aljaż aluminj. 85 proc. 70—80, Pudła od motorów 45—55, Biały metal 80/3 — 180—190.

WĘGIEL.

Newcastle, 26. 11. Notowano węgiel za tonę fob. w sh. i pensach: DCB kotłowy 13.6, drobny 10, secunda 9.6, Tyne prima kotłowy 12.9, — drobny 10—10.6, secunda 12, Hastins-Harley —, drobny —, najlepszy Durham kotłowy 14.6—15, drobny 11.6, gazowy Wear spec. 15.6,—15.9, Holmside 15, secunda 12.6—13.6, węgiel koksujący nieprzesiewany 12.9—13, drobny 12.3—12.6, bunkrowy specjalny 14, najlepszy 13.6—13.9, zwykły 12.6 do 12.9, koks gazowy 21.6, wielkopiecowy 17—17.6, koks odlewn. specjalny 20—22, bechive coke 24—26. W zagłębiu Cardiffskiem fob. notowano za tonę w sh. i pensach: najlepszy admir bezdymny gruby 20, secunda 18.9—19.9, zwykły 18.3—18.6. Ceny bez zmiany. Konkurencja polska jest nadal bardzo groźna, szczególnie w dziale węgla kotłowego, który w dalszym ciągu kosztuje w Polsce sh. 11 za tonę fob Gdańsk lub Gdynia.

DRZEWO.

Lwów, 26. 11. Na rynku drzewnym katastrofalne położenie przybiera coraz większe rozmiary. Cały szereg większych przedsiębiorstw nie przystępuje nawet do ścinki drzewa i wstrzymuje się z produkcją. Pociąga to za sobą zwiększenie liczby bezrobotnych. Ponieważ zapasy są olbrzymie, starają się przedsiębiorcy sprzedać towar za każdą cenę. To powoduje, że w cenach zapanował chaos i nie można ustalić wysokości cen.

Lublin, 26. 11. Notowania drzewa za październik r. b. Izby Przem.-Handl.: Drzewo w obrocie krajowym za 1 m.³, ceny orjentacyjne w zł.: — 1. Materjał okrągły loco wagon: Bloki dębowe okorowane na czerwono — ceny orjentacyjne od 40—50 cm. w czubie, I kl. 100—120 zł., te same wymiary II kl. o 25 proc. taniej; od 30—40 cm. I kl. 80—90 zł., od 25—30 cm. w czubie I kl. 50—60 zł., te same wymiary II kl. 40—50 zł., bloki sosnowe 35 cm. średnicy i wyżej w czubie I kl. — zł., II kl. —. Kloce dębowe tartaczne nieokorowane od 20 cm. średnicy w czubie 36—40 zł., kloce sosnowe tartaczne loco wagon: od 20—25 cm. średnicy w czubie 20 do 25 zł., od 25—30 cm. średnicy w czubie 30—35 zł. Słupy telegraficzne sosnowe krajowe 30—33 zł., Kopalniaki sosnowe 22—25. — 2. Materjał ciosany loco wagon: Plansony dębowe za 1 m.³ —, Sleepry sosnowe — według uzansów — 12—12.50 zł. sztuka. Podkłady sosnowe — (na eksport). Klepka bindry — dąb 75—80 zł. (za parę). Kantówki sosnowe za 1 m.³ 45—50 zł., podkłady dębowe typ I — 9—10 zł. — 3. Materjał tarty loco wagon: Bloki dębowe od 30 cm. 160 do 180 zł., bloki sosnowe 120—135. Stolarka: dąb 130—160 zł., sosna 110—125 zł., drzewo sosnowe budowlane — nieobrzynane: ¾ cala 60—70 zł., ⁴/₄" 65—75 zł., ⁶/₄" 75—85 zł., Planki sosnowe niesortowane z pod piły (mały popyt) 3×9" i 3×11" — zł., 3×8" — zł., 2×7" i 2½×7" — zł., 2×6" i 2½×6" — zł., 2×4" — zł., kantówka sosnowa loco wagon, dług. od 3—6 mtr., grub. od 10—18 cm., 70—75 zł., grub. 18—24 cm. 75—85 zł., dług. 6 m., grub. ta sama, droższa o 20 proc. Fryzy dębowe I i II kl. 170—200 zł., III kl. — zł. — 4. Drzewo opałowe szczapowe przeschnięte — za 1000 kg. loco wagon: Dąb, brzoza, grab i buk 22—24 zł., sosna 29—31 zł., jodła, świerk 22—24 zł., Transakcje eksportowe minimalne. Tendencja słaba. Ceny prawie bez zmiany. Kopalniaki sosnowe troszkę mocniej, zaś podkłady dębowe i Sleepry sosnowe niżej.

Złoty w dniu 26 listopada 1930 r.

Gdańsk 57.63—57.78; Złoty 57.64—57.79; **Berlin** przekaz na Warszawę, Poznań i Katowice 46.925—47.125; **Londyn** 43.34; **N. Jork** 11.22; **Praga** 377½; **Zurych** 57.85.

Dolar w obrotach prywatnych pozagiełdowych 8.90½.

Przetargi • Submisje • Licytacje

Magistrat miasta Kórnika, województwa Poznańskiego, ogłasza

PRZETARG PUBLICZNY

na ułożenie w roku 1931: chodników w części ulicy Poznańskiej według planu regulacyjnego z dostawą na miejsce potrzebnych materjałów, a w szczególności: 300 m^1 krawężnika betonowego prostego, 20 m^1 krawężnika betonowego łukowego, 25 m^1 krawężnika z kamienia polnego na wjazdy, 370 m^2 płyt betonowych zwykłych, 50 m^2 płyt betonowych na wjazdy, 100 m^1 rynien betonowych do okapów, 200 m^3 kamienia polnego — zwykłego brukowca — i 150 m^3 ostrego piasku, oraz wykonanie robocizny, a w szczególności: rozbiórki 1.500 m^2 starego bruku i kamienie z tegoż ułożyć w regularne figurki, ułożyć na podłożu ostrego piasku 300 m^1 krawężnika betonowego prostego, 20 m^1 krawężnika łukowego i 25 m^1 krawężnika z kamienia polnego na wjazdy, ułożyć na podłożu ostrego piasku i ewentualnie na zaprawie wapiennej lub cementowej 370 m^2 płyt betonowych zwykłych, 50 m^2 płyt betonowych na wjazdy i 100 m^1 rynien betonowych do okapów, wybrukować na podłożu ostrego piasku (żwiru) 2 400 m^2 kamieniem polnym (dołączenie do jezdni i reszta chodników), całe podłoże dostosować do planu i ewentualnie brakującą ziemię dowieźć względnie zbędną ziemię, kamienie, gruz i t. p. odwieźć na miejsce wskazane przez Magistrat (podać kwotę ryczałtową).

Cyfry te mogą ulec zniżce względnie zwyżce do ok. 10 proc.

Reflektanci zechcą złożyć szczegółowe oferty w zamkniętych kopertach z napisem: „Oferta za ułożenie chodników" do Magistratu w Kórniku do 12 grudnia r. do godziny 12-tej i równocześnie złożyć w Głównej Kasie Miejskiej w Kórniku wadjum w kwocie 100.— zł, oraz dostawić próbki wszelkich materjałów włącznie piasku.

Otwarcie ofert nastąpi publicznie dnia 12 grudnia 1930 r. o godzinie 14-tej na salce posiedzeń w ratuszu.

Szczegółowe warunki oraz plan regulacyjny są wyłożone w terminie przetargu w biurze Magistratu w godzinach urzędowych od 9-tej do 12-tej do wglądu. Tamże udziela się bliższych informacyj.

Magistrat zastrzega sobie dowolny wybór oferty lub też nieuwzględnienie żadnej.

Dostawę i robociznę wydaje się tylko jednemu przedsiębiorcy, przyczem obowiązuje kaucja w wysokości 5 proc. sumy kosztorysowej. **Magistrat.**

PRZETARG PUBLICZNY

Nadleśnictwo Państwowe Jasnepole pow. Krotoszyn ogłasza przetarg na budowę z dostawą materjałów:

1. Na osadzie rob. Głogowa, powiat Krotoszyn 1 studni wierconej do max. głębokości 70 mtr. rury średn. 3½.
2. Na osadzie leśniczego Sokołówka powiat Krotoszyn 1 studni wierconej do max. głębokości 40 mtr. rury śred. 3½.

Oferty zalakowane bez żadnych znaków firmowych, z napisem „Oferta na budowę studzień" mają być składane w tut. N-twie do dnia 12 grudnia 1930 roku, godz. 10 rano. Otwarcie ofert nastąpi tego samego dnia o godz. 10 rano (15 minut później niż powyżej) w obecności ewentualnie przybyłych oferentów.

Ogólne i szczegółowe warunki budowy są do przejrzenia w godzinach urzędowych w kanc. tut. N-ctwa, gdzie też można otrzymać formularze kosztorysów ofertowych i wzór oferty.

Każdy oferent jest zobowiązany złożyć ofertę według przepisanego wzoru i dołączyć do oferty pokwitowanie na złożone w kasie N-ctwa wadjum w wysokości 5 proc. oferowanej sumy. Złożone w innej, niż przepisanej formie oferty, jak również oferty, do których nie dołączono pokwitowania na złożone wadjum, nie będą rozpatrywane.

Zastrzega się dowolny wybór oferenta, wzgl. nieuwzględnienie żadnej z wniesionych ofert, bez podania powodów. Nadleśniczy: (—) S. Kunica.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Krakowie zwraca uwagę na rozpisany

PRZETARG PUBLICZNY.

na dostawę podrozjezdnic i mostownic na rok 1931/32, który się odbędzie dnia 2 grudnia 1930.

Termin składania ofert do dnia 2 grudnia 1930 r., do godziny 12-tej w południe.

Bliższe szczegóły podane są w „Monitorze Polskim" z dnia 13 listopada 1930 r. Nr. 262.

9272

OGŁOSZENIE PRZETARGU
na dostawę podrozjezdnic i mostownic.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Warszawie ogłasza niniejszem nieograniczony przetarg na dostawę podrozjezdnic i mostownic sosnowych normalnotorowych i wąskotorowych:

a) Podrozjezdnice sosnowe normalnotorowe w doborach:

dla rozjazdów zwyczajnych z szyn t. 6-d o skosie 1 : 9 —28 doborów, 1 : 10—199 doborów;

dla rozjazdów ze spręż. iglicami t. 6-d o skosie 1 : 9 pojed. — 11 doborów, podw. — 15 doborów; t. 8-a o skosie 1 : 10 pojed. — 29 doborów, podw. — 20 doborów, — o przekr. 16/26 atm.,

b) Podrozjezdnice sosnowe normalnotorowe w pojedyńczych sztukach, długości od 2,9 do 4,7 mtr. szt. 3620 — 13,000 mb.

c) Podrozjezdnice sosnowe wąskotorowe w doborach:
dla toru 600 mm. — 10 doborów,
dla toru 750 mm. — 39 doborów.

d) Mostownic sosnowe normalnotorowe:
20×25 cm. × 2,70 mtr. — 2625 szt. 354 m.^{3},
20×22 cm. × 2,60 mtr. — 216 szt. 25 m^3.
22×24 cm. × 2,40 mtr. — 82 szt. 10 m.^{3},

e) Mostownice dębowe normalnotorowe:
20×25 cm. × 2,70 mtr. — 75 szt. — 10 m.^{3},

f) Mostownice sosnowe wąskotorowe:
15×15 cm. × 2,00 mtr. 535 szt. — 24 m.^{3},
15×15 cm. × 4,00 175 szt. — 16 m.^{3}.

Podrozjezdnice i mostownice powinny odpowiadać warunkom technicznym zatwierdzonym przez Ministerstwo Komunikacji, które są do otrzymania w Wydziale Zasobów Dyrekcji w Warszawie.

Dostawa ma odbywać się możliwie w równych partjach miesięcznych, przyczem powinny być dostarczane:
do dnia 31 marca 1931 r. — 30 proc. całej dostawy,
do dnia 31 maja 1931 r. — 30 proc. całej dostawy,
do dnia 31 lipca 1931 r. — 20 proc. całej dostawy,
do dnia 20 września 1931 r. — 20 proc. całej dostawy.

Oferta może opiewać na całą rozpisaną ilość lub na jej część.

Oferta powinna zawierać ilości i ceny materjałów oddzielnie:

1) dla mostownic za 1 m.^{3},

2) dla podrozjezdnic w doborach za 1 dobór w zależności od skoku,

3) dla podrozjezdnic luźnych za 1 m. b. poszczególnych przekrojów. i dług.; przyczem oferent powinien bądź wskazać stacje, z których będzie dostarczać materjały, bądź też podać w km. odległość od miejsca załadowania do bazy Dyrekcyjnej t. j. dla mostownic do st. Warszawa Wileńska i dla podrozjezdnic do st. Ostrów Mazowiecki.

Ceny w złotych obiegowych powinny być stałe loco wagon na stacji załadowczej, położonej na linjach normalnotorowych, stanowiących własność Polskich Kolei Państwowych.

Odbiór jakościowy materjałów odbywać się będzie na stacjach załadowczych, a ilościowy na stacjach docelowych. Dostawca ma jednak prawo dostarczania materjałów na własne ryzyko wprost do bazy; w tych wypadkach odbiór jakościowy i ilościowy dokonywany będzie jednocześnie na bazie.

Do oferty ma być dołączony dowód o złożeniu w dowolnej DOKP. lub w Kasie Skarbowej wadjum w wysokości 2 proc. wartości oferowanych materjałów. Listy gwarancyjne będą przyjmowane jako wadjum w razie uprzedniego potwierdzenia ich przez Ministerstwo Skarbu.

Przy zawieraniu umów na dostawę, wymagana będzie kaucja w wysokości 5 proc. wartości dostawy.

Wypłata należności za dostarczone materjały mieć będzie miejsce po odbiorze dokonanym na stacji przeznaczenia, najpóźniej w ciągu 4 tygodni od daty przedstawienia Dyrekcji przez dostawcę należycie sporządzonego rachunku, do którego powinny być dołączone protokóły odbioru jakościowego oraz ilościowego.

Oferty w zapieczętowanych kopertach należy składać w Wydziale Zasobów DOKP. w Warszawie do godziny 12 dnia 2 grudnia 1930 r.

Szczegółowe przepisy co do składania ofert, względnie formularze, jak również warunki, na których ma być zawarta umowa i warunki techniczne na dostawę materjałów, są do przejrzenia w Wydziale Zasobów Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie.

Fakt złożenia oferty uważany będzie za równoznaczny z przyjęciem przez oferenta postanowień warunków umowy i warunków technicznych.

Oferta obowiązuje firmę w ciągu 2 miesięcy od dnia otwarcia ofert.

Otwarcie ofert nastąpi 2 grudnia 1930 r. o godzinie 12 w D. O. K. P. w Warszawie.

Oferty nieodpowiadające niniejszym warunkom nie będą rozpatrywane.

Oferty nieuwzględnione pozostaną bez odpowiedzi.

Dyrekcji przysługuje prawo przyjęcia oferty w całości lub w części, prawo wyboru firm według swego uznania, wreszcie prawo całkowitego unieważnienia przetargu.

Przy otwarciu ofert mogą być obecni oferenci lub ich pełnomocnicy po jednym od firmy.

PRZETARG.

Ministerstwo Komunikacji ogłasza przetarg na dostawę:

600.000 (sześćset tysięcy) okładek dla dowodów tożsamości osoby i 15 przyrządów do przytwierdzania fotografij wewnątrz tych okładek.

Okładki powinny być wykonane z tektury oklejonej dermatojdem, ściśle według wzoru, zatwierdzonego przez Ministerstwo Komunikacji.

Wzór jest do obejrzenia w Ministerstwie Komunikacji pokój 169 lub w Dyrekcjach Kol. Państwowych, gdzie również są do obejrzenia szczegółowe warunki dostawy.

Otwarcie ogłoszeń nastąpi w dniu 5 grudnia 1930 r. o godzinie 11-ej w Ministerstwie Komunikacji, pokój 169.

Wojskowy Zakład Zaopatrzenia Intendenckiego i Taborowego zamierza oddać w drodze

PRZETARGU PUBLICZNEGO

dostawę:

1) 53 zest. narzędzi kołodziejskich,
2) 67 zest. rym. siodlarskich,
3) 58 kompl. torby podkuwacza,
4) 74 sztuk palenisk, 50 szt. wentylatorów, 30 szt. toczaków i 58 szt. kowadeł ciężkich.

Termin wykonania dostawy 1. 3. 1931 r.

Termin rozprawy ofertowej 10 grudnia 1930 r., godz. 11-a.

Wadjum 3 proc. oferowanej dostawy.

Miejsce dostawy: dla firm miejscowych magazyny Centralnej Składnicy Taborowej w Warszawie,

dla firm prowincjonalnych franco loco wagon.

Bliższe dane zostały ogłoszone w „Monitorze Polskim" Nr. 267 z dn. 19. 11. 1930 r. i Polsce Zbrojnej Nr. 317 z dn. 19. 11. br.

Kierownik W. Z. Z. Int. i Tab.
w. z. (—) Ogonowski pplk.

DOSTAWA MATERJAŁU MOSTOWEGO, PODROZJEZDNIC I SŁUPÓW TELEGRAFICZNYCH.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Gdańsku ogłasza przetarg nieograniczony na dostawę następujących materjałów w przybliżonych ilościach:

142 m² materjału mostowego dębowego,
186 m² materjału mostowego sosnowego,
2.016 mb. podrozjezdnic dębowych,
400 sztuk słupów telegraficznych.

Dostawa winna nastąpić w okresie 3 miesięcznym, partjami w terminach, które będą podane w zamówieniu.

Ceny należy podać stałe w złotych za jednostkę obowiązkowo loco wagon stacja załadowania (podać nazwę stacji).

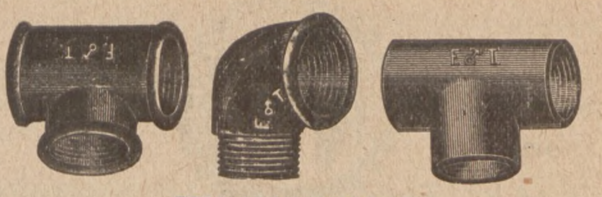
Termin składania ofert upływu z dniem 2 grudnia 1930 r. do godziny 12-tej. Otwarcie ofert odbędzie się o godzinie 12-tej w pokoju Nr. 425. Wraz z ofertą należy przedłożyć kwit na wpłacone wadjum w wysokości 3 proc. wartości oferowanej dostawy wpłacony do Głównej Kasy jednej z Dyrekcyj Kolei Państwowych. Niezłożenie wadjum przed dniem przetargu spowoduje odrzucenie oferty chociażby zgłoszone ceny były konkurencyjne.

Oferta winna obowiązywać firmę co najmniej 6 tygodni od daty przetargu.

W razie przyjęcia oferty przez Dyrekcję, złożone wadjum winno być przed wydaniem ewentualnego zamówienia uzupełnione do 5 procent wartości zamówienia. W razie cofnięcia oferty w czasie lub po otwarciu ofert, również w wypadku odmowy wykonania zamówienia, — złożone wadjum przepada na dobro Skarbu Państwa.

Ofertę i załączniki należy w zapieczętowanej jednej kopercie firmowej z napisem: „Oferta na dostawę (podać nazwę materjału) na przetarg w dniu 2 grudnia 1930 r.", włożyć do drugiej koperty nieprzejrzystej i obowiązkowo bez znaczka firmowego, zapieczętować i położyć napis: „Do Dyrekcji Kolei Państwowych w Gdańsku". Oferta na przetarg rozpisana przez Wydział Zasobów na dzień 2 grudnia 1930. Oferta winna być wysłana listem poleconym, lub złożona do skrzynki ofertowej, znajdującej się w przedsionku gmachu Dyrekcji w Gdańsku.

Bliższych szczegółów udziela oraz kwestjonarjusze, specyfikacje i warunki dostawy wydaje i wysyła Wydział Zasobów D. K. P. Gdańsk, bezpośrednio lub pocztą, za złożeniem względnie nadesłaniem do Głównej Kasy D. K. P. Gdańsk 3 zł w gotówce.



OGŁOSZENIE PRZETARGU
na dostawę podrozjezdnic i mostownic na rok 1931/2.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Krakowie ogłasza niniejszem nieograniczony przetarg na dostawę następujących materjałów:

81,4 metrów bieżących podrozjezdnic sosnowych kantowych o przekroju 15/30 cm.

3241,4 metrów bieżących podrozjezdnic dębowych trapezowych o przekroju 19×25/15 c.,

2249,1 metrów bieżących podrozjezdnic dębowych kantowych o przekroju 15/25.

2003,6 metrów bieżących podrozjezdnic dębowych kantowych o przekroju 15/30 cm.

293,907 metrów sześć. mostownic dębowych kantowych.

Oferty w zapieczętowanych kopertach należy składać w Sekretarjacie Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie do godziny 12-tej dnia 2-go grudnia 1930 r.

Szczegółowe przepisy co do składania ofert, względnie formularze, jak również szczegółowe warunki na których ma być zawarta umowa i warunki techniczne na dostawę podrozjezdnic są do przejrzenia w Wydziale Zasobów Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie.

Bliższe szczegóły patrz Obw. państw. Nr. 842 D. O. K. P. w Warszawie na stronnicy 2-giej.

LICYTACJA NA DRZEWO UŻYTKOWE.

Nadleśnictwo Romana Księcia Sanguszki p. Tarnów (Małopolska) sprzeda dnia 1 grudnia b. r. o godzinie 11-tej przed południem, drogą pisemnej lub ustnej licytacji, użytek z cięć zrębowych b. r. 100 letnich w wyrobionym stanie w całych dłużycach.

Los 1. Leśnictwo Trzemeśna, stacja kolejowa Tuchów 5—7 km., sosny minimalne około 1.400 m m^3.

Los 2. Leśnictwo Wierzchosławice 5—6 km., sosny minimalnie około 1.000 m^3.

Niezależnie od ceny kupna może kupujący za ugodzoną kwotę przetrzeć zakupione drzewo na tartaku R., Księcia Sanguszki w Wierzchosławicach lub Tarnowie.

Warunki sprzedaży:

Wadjum w gotówce w wysokości 10 procent oferowanej ceny kupna należy złożyć przed przystąpieniem do przetargu.

Po przybiciu ceny kupna spłata następujących 40 procent ceny do dni trzech to jest 4 grudnia br.

Spłata reszty 50 procent ceny przy odbiorze drzewa.

Odbiór drzewa przez kupca odbywa się loco las nawet przy ewentl. kupnie loco wagon.

Zatwierdzenie lub odrzucenie ofert zastrzega sobie Centralny Zarząd bez podania powodu.

Spory rozstrzygają Sądy w Tarnowie.

Oferty z podaniem ceny za 1 m^3 sosny, czy buka i nr. losu nadsyłać do dnia 1 grudnia br. godzina 10-ta rano.

Informacje w każdej chwili na miejscu.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych we Lwowie ogłosiła

PRZETARG PUBLICZNY

na dostawę podrozjezdnic, mostownic i popielnic z terminem wniesienia ofert do 2 grudnia 1930 r. o godz. 12.

Bliższe szczegóły przetargu podane są w „Monitorze Polskim" Nr. 262 z dnia 13. 11. 1930 r.

Sprzedaż - dzierżawy - personel - zastępstwa

Leżąca jednocylindrowa zaworowa maszyna parowa na prąd stały 180/210 PS, rok budowy 1922, fabrykat Schichau.

Kocioł z dwoma rurami płomiennemi, rok budowy 1922, fabrykat Schichau, 12 atm., powierzchnia ogrzewalna 65 kw. m., przegrzewacz crc. 20 kw. m.

Leżąca maszyna parowa crc. 20 P. S., fabrykat Pauksch, rok budowy 1912.

Kocioł z rurą jedno-płomienną 1907/ 8 atm., 26,2 kw. m. powierzchni ogrzewalnej, fabrykat Schichau.

Kotły oraz maszyny pochodzą z zakładów do odwadniania i są bardzo mało używane.

Do sprzedaży upoważniony:

Otto Fadenrecht, Handel maszyn.
Tiegenhof-Gdańsk (Danzig). 9488

Kupno okazyjne!

Sprzedamy tanio maszyny **dobrze utrzymane:**

Automatyczną tokarkę rewolwerową (fabrykat Schubert & Salzer) o jednem wrzecionie, z przepustem materjału 78 mm.,
Automatyczną tokarkę rewolwerową (fabrykat amerykański Cleveland) o jednem wrzecionie, z przepustem materjału 52 mm.,
Szybkobieżną heblarkę 4-stronną do drzewa (fabrykat amerykański Fay Egan),
Oryginalną szwedzką dłubiarkę pionową (wertykalną)

WICHTERLE & KOVÁŘÍK, T. A.
PROSTĚJOV (Czechosłowacja). 9492

KOCIOŁ I-płomienicowy

fabr. „Koetz", rok budowy 1909 na 8 atm. ciśnienia pow. ogrzew. 36 m² z kompletną armaturą jest zaraz tanio do sprzedania. Łask. zgłoszenia skierować pod nr. 9462 do administracji „Rynku Metal. i Maszynowego".

Kasę pancerną jak nowa, sprzeda **F-a Bracia Blottner, Bojanowo (Poz.)** 9414
Fabryka maszyn i wyrobów z blachy.

Na sprzedaż
garnitur motorowy do 25 ctr. **młockarnia z czyszczeniem** zaraz do użytku, młóci na godzinę
Zgłoszenia: **Jakób Stawiński, Lwówek,** powiat Nowy Tomyśl. 9420

Baczność! Kupno okolicznościowe dla młynów! Baczność!

1 zbożowy-Sylo-aspirator fabrykat Seck, o wydajności 10—15.000 kg na godzinę.
2 łuszczarki, fabr. Luther, wielkość 7, wydajność na godzinę 2.500 kg, łożyska kulkowe, smarowanie pierścienne.
2 podwójne stolce walcowe, 250 × 1000 m/m, fabr. Amme, Giesecke & Konegen, łożyska kulkowe, smarowanie pierścienne.
2 maszyny do pakowania worków, fabr. Greffenius.
2 maszyny do ryflowania walców, fabr. Seck, w bardzo dobrym stanie użytkowym.

Maszyny powyższe, bardzo mało używane, znajdujące się w pierwszorzędnym stanie użytkowym, są natychmiast po nadzwyczaj tanich cenach do nabycia.

L. B. ROGER, BRESLAU X.
Mühlenbauanstalt, Mühlensteinfabrik
Niemcy (Deutschland) 9411

Hacele klockowe, spiczaste i płaskie

wprost ze składnicy dostarcza natychmiast i poleca po najtańszych cenach

TARNOGÓRSKI HANDEL ŻELAZA Sp. z o. o.
Tarnowskie Góry (G. Śl.) 9489

---

2 leżące maszyny parowe

z kondenzacją, fabr. Erste Brünner Maschinenfabrik, każda o sile 150 KM.

2 jednocyl. maszyny parowe

Rider'a 30 i 70 KM.

2 stojące silniki Diesel

100 i 150 KM. 9490

korzystnie do sprzedania:

Inż. Maks KLIPPER, Bielsko-Śląsk.

Skład 9442

w **Inowrocławiu** obszerny, do tego dwa przyległe ubikacje, nadające się na interes sprzętów kuchennych i krótk. żelastwa zaraz do wygodz. Zgłoszenia:

Lemon, Chełmno n. Wisłą, ul. Franciszkańska 4 II.

Ślusarnia mechaniczna 9449

w prowincjonalnem mieście Małopolski okazyjnie natychmiast do sprzedania. Zgłoszenia:
M. KLINGOWA, Sambor, Stara Dyrekcja.

---

3 kotły parowe

wagi około 18 tonn, jeszcze w stanie zdatnym do użycia, z dobremi dokumentami, 6 atm., z wszystkiemi armaturami, zaraz do oddania. Cena zł 2,500 za sztukę. Powierzchnia palna 73, 75, 78.
Walter Schmidt, Wielkie-Hajduki G. Śl., ul. Mickiewicza 4.
Materjały Budowlane. 9461

Do sprzedania maszyna parowa

wentylowa, tanden kompound z kondenzacją fabrykatu Hartman Liegnitz, 300 koni. Zgł.: **Częstochowa, skrzynka pocztowa 135.** 9440

Motory używane

w dobrym stanie do sprzedania

9413
na gaz ssany: 16, 20, 30, 35, 40, 50, 60, 70, 120, 150, 160, 300 koni mech.
Diesel'e: 6, 15, 25, 40, 100, 150, 200 koni mech.

B/T. „ATLANTA" - Warszawa, ul. Jerozolimska Nr. 45

Tokarnię sprzedam okazyjnie, bardzo mało używaną 1 metr toczenia, fabrykat „WIEPOFANA" komplet z narzędziami. Cena 1.400 zł. Zgłoszenia do administracji „Rynku Metalow. i Maszyn." pod nr. 9464

Płatkarnia

okazyjnie do sprzedania

Suszarnia płatków ziemniaczanych składająca się z czterech kompletnych podwójnych walców ∅ 850 mm, długość 2500 mm. Ciśnienie robocze 5 atm. Sprawność robocza 60 ton ziemniaków na dobę Fabrykat: Fr. Méguin & Cie. Łask. zgłoszenia

9471 **Gdańsk (Danzig) Postschliessfach 297.**

Bardzo tanio do sprzedania: 9495

2 koła pasowe, linowe i 5 kół stopniowych

Hurtownia art. techn. **„ZENIT", Kraków, Szpitalna 7.**

Do sprzedania:

Motor elektryczny o sile 75 K. M., nowy, 220×220, 50 perjodów, 750 obrotów, z kołem pasowem, szynami i opornicą.

2 prasy do wytłaczania konserw kawowych, o rozmiarach 42×42 mm., 10 stemplowe, automatyczne, fabrykat Kiljan Berlin, oraz

2 piece kulowe do wypalania kawy, fabrykat firmy Emmerich, używane, jednakże w dobrym stanie.

Filter do piwa, używany, w dobrym stanie, fabrykat B. Hellmann Praga, o sprawności 10 do 16 hl. na godzinę, stała sprawność 150 do 200 hl. wraz z prasą ramową odpowiadającą powyższemu filtrowi. 9493

Wiadomość pod adresem:

Feliks Grabowski, Kraków, ul. Sławkowska 1.

Na Małopolskę przyjmę zastępstwo

na:

pasy skórzane i z sierści wielbłądziej,
blachy miedziane,
pompy wszelkich typów,
łączniki do rur,
sita wszelkich rodzajów,
wyroby gumowe i azbestowe,
wszelkie inne artykuły techniczne, mające zastosowanie w kopalnictwie oraz w innych gałęziach przemysłu. Zgłoszenia do admin. „Rynku Metal. i Maszyn." pod nr. 9427

Sprzedamy okazyjnie **dynamomaszynę**
A. E. G. 20×110 volt, 432 Amp, 540×670 obrotów, 40,5 volt

Kupimy używaną **strugarkę** o skoku do 500 mm.

Zakłady Przemysłowe H. Czechowski Sosnowiec.

9465

KUPNA

Stare płyty akumulatorowe, szlam, i wszelkie stare metale

kupuje

T. Bielawski Poznań,

Bukowska 33. — Telefon 6418. 8062

Urządzenia do wyrobu tektury smołowcowej w małym stylu poszukuję nowego lub używanego. Oferty pod nr. 9463 do adm. „Rynku Metal. i Maszyn."

Kocioł parowy 9443

mały 3—6 atm. najchętniej stojący, używany w dobrym stanie kupi inż. **Czesław Gottschalk, Spokojna 12,** tel. 6258

Motor ropny 6 KM. najchętniej **Diesel** używany lecz w doskonałym stanie kupię:

Pogonowski, p. Kańczuga, Łopuszka (Małopolska.)

9419

Pompę

do prasy hydraulicznej na 500—600 atm. kupi

Inż. Cz. Gottschalk

Poznań

Spokojna 12. — Telefon 6258

9322

Zakupimy natychmiast

około 6 klm.

toru polowego

z wózkami lub bez.

Najchętniej luźne szyny 60—80 mm., równej długości bez podkładów. 9470

Zakłady Ceramiczne Osowa-Wysoka

INŻ. M. CHRZANOWSKA I S-KA

OSOWA, poczta Chwaszczyno, powiat Morski.

Wszelkie ogłoszenia

w sprawie kupna i sprzedaży osięgają

w „Rynku Metalowym i Maszynowym"

znaczny skutek

„R. Met".

WARUNKI DLA INSERENTÓW I ABONENTÓW.

CENY OGŁOSZEŃ: 1/1 str. 150 zł, ½ str. 80 zł, ¼ str. 45 zł, 1/8 str. 25 zł, 1/16 str. 15 zł. Na I. str. okładki 100%, na II. i IV. str. 50%, na III. str. 30% dopłaty. Artykuły opisowe z dopłatą 100 %. Klisze autotypie z wyraźnych fotografij dostarcza się po 14 groszy za cm^2. W Gdańsku obowiązują powyższe ceny w guldenach. Do Niemiec oblicza się 1/1 str. 150,— Rm., ½ str. 80,— Rm., ¼ str. 45,— Rm., 1/8 str. 25,— Rm., 1/16 str. 15,— Rm. W wydaniach specjalnych obowiązuje taryfa inna. Miejscem wykonania zleceń i zapłaty jest Poznań; w kwestjach spornych miarodajny jest Sąd Grodzki (Okręgowy) w Poznaniu. Na wypadek skargi sądowej, nadzoru sądowego lub konkursu przyznane rabaty upadają. Konto czekowe P. K. O. w Poznaniu Nr. 202-796.